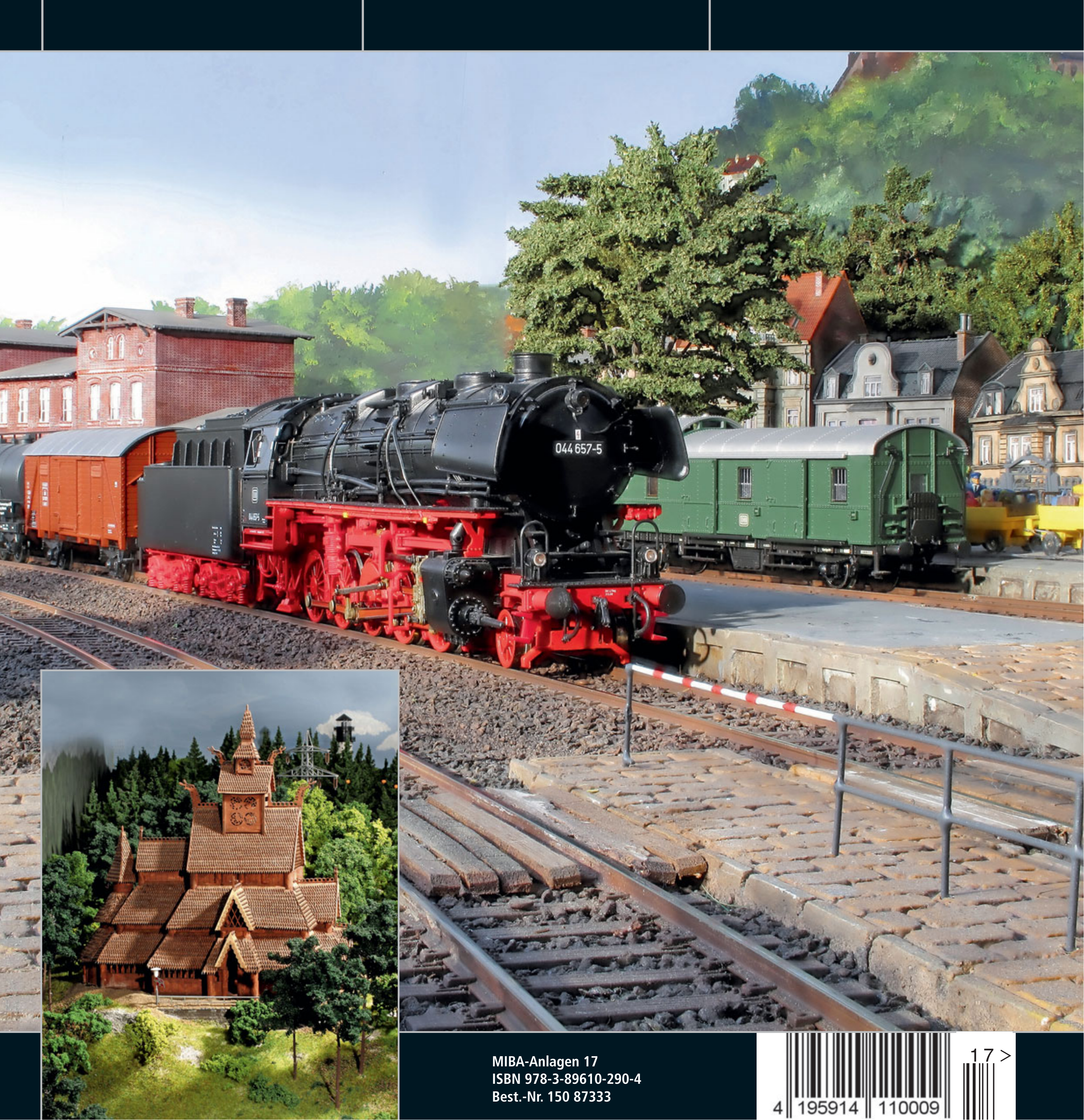
Deutschland € 10,- | Österreich € 11,50 | Schweiz SFr 19,80 | BeLux € 11,60 | Niederlande € 12,75 | Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 12,40

MIBA ANLAGEN 17

H0: Traum-Bahnhof mit Nebenbahn-Bw

H0m: Altensteigerle – Schmalspur in Schwaben

H0: Norwegen – Bahn bei den Fjorden



MIBA-Anlagen 17
ISBN 978-3-89610-290-4
Best.-Nr. 150 87333

4 195914 110009 17

In den Tiefen des Spessarts

H0-Anlage mit Nebenbahn-Bw 4
Text: Helmut Lurz
Fotos: Christiane van den Borg





Reizvolles Skandinavien in 1:87 36
Text: Hartmut Groll
Fotos: Helge Scholz

Eine Reise nach Norwegen



Das Altensteigerle

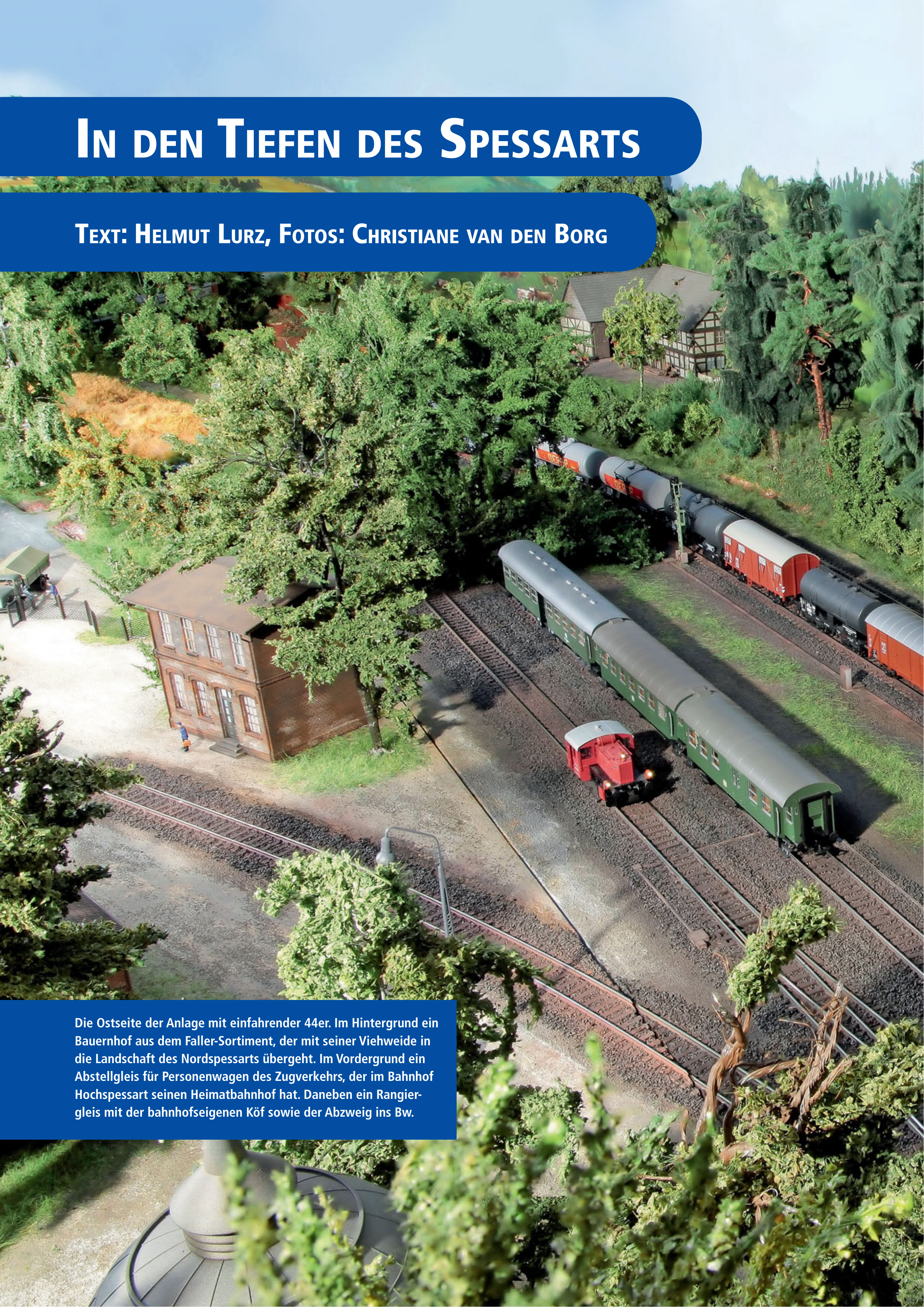
Schmalspurbahn nach schwäbischem Vorbild 76
Text: Andreas Claus
Fotos: Martin Knaden

MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck
ISBN 978-3-89610-290-4

Redaktion: Martin Knaden, Lutz Kuhl, David Häfner
Litho: w&co MediaServices GmbH & Co KG
Gesamtherstellung: WAZ-Druck GmbH, Duisburg

In den Tiefen des Spessarts

Text: Helmut Lurz, Fotos: Christiane van den Borg



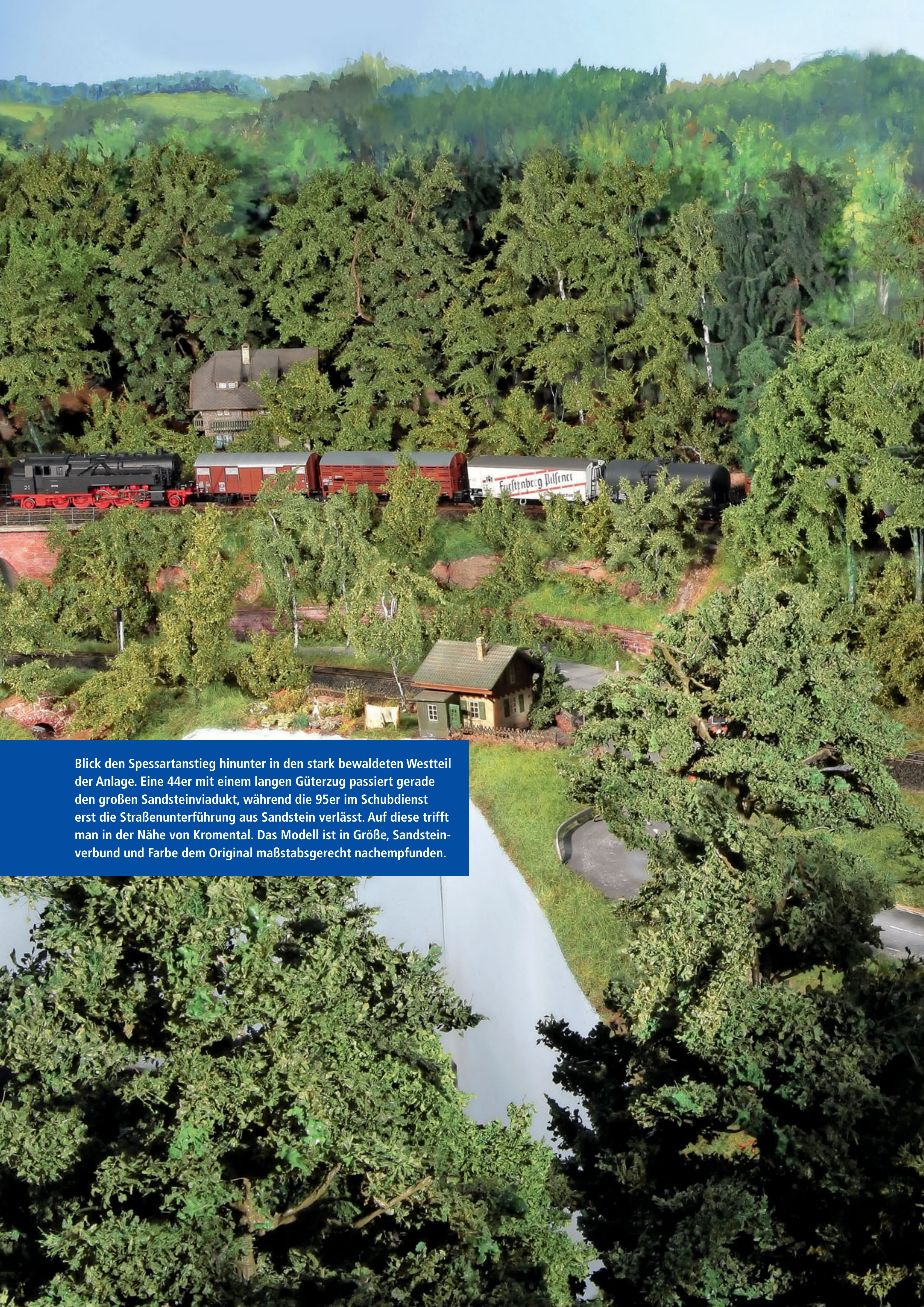
Die Ostseite der Anlage mit einfahrender 44er. Im Hintergrund ein Bauernhof aus dem Faller-Sortiment, der mit seiner Viehweide in die Landschaft des Nordspessarts übergeht. Im Vordergrund ein Abstellgleis für Personenwagen des Zugverkehrs, der im Bahnhof Hochspessart seinen Heimatbahnhof hat. Daneben ein Rangiergleis mit der bahnhofseigenen Köf sowie der Abzweig ins Bw.





Bw und unmittelbar angrenzender Anlagenhintergrund: Blick auf die einzelnen Restaurationsgleise für Dampf- und Dieselbetrieb. In der Mitte der einständige Lokschuppen, der mehr die Funktion einer Betriebswerkstatt hat.





Blick den Spessartanstieg hinunter in den stark bewaldeten Westteil der Anlage. Eine 44er mit einem langen Güterzug passiert gerade den großen Sandsteinviadukt, während die 95er im Schubdienst erst die Straßenunterführung aus Sandstein verlässt. Auf diese trifft man in der Nähe von Kromental. Das Modell ist in Größe, Sandsteinverbund und Farbe dem Original maßstabsgerecht nachempfunden.



Einem Umbau fiel die damalige Anlage von Vater und Sohn Lurz zum Opfer. Beide wollten das gemeinsame Hobby nicht aufgeben, und so ist in neu geschaffenen Räumlichkeiten eine Anlage nach klassischem Prinzip entstanden: zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn. Dabei orientierten sich die Erbauer eng an konkreten Vorbildern im Spessart und schufen mit zahlreichen Eigenbauten sowie Eigengewächsen ein authentisches Abbild der Region zwischen Franken und Hessen.

Unsere Anlage ist eigentlich das Ergebnis zweier Extremformen von Modellbahnanlagen. In den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts baute ich meinem damals fünfjährigen Sohn zu Weihnachten eine Modellbahnanlage, die mit dem Alter meines Sohnes um immer weitere Spielmöglichkeiten wuchs. Im Endzustand bot sie auf der relativ kleinen Fläche von 3 x 2 m eine recht große Aktionsfülle. Die zweite Anlage baute ich Ende der 90er-Jahre für mich selbst. Sie erstreckte sich über zwei Kellerräume: Im ersten waren zwei Schattenbahnhöfe samt ihren Kehrschleifen, im zweiten befand sich nur eine doppelgleisige Hauptstrecke mit dem Abzweig einer Nebenstrecke. Beide verliefen auf einem 60 cm breiten Landschaftsband in den zweiten Keller hinein und auch wieder aus ihm heraus: kein Bahnhof, keine Stadt, nur eine Mühle, ein Forsthaus und die drei notwendigen Weichen für den Abzweig der Nebenstrecke. Dann entschied sich mein Sohn mit seiner Familie für ein zukünftiges Wohnen im Elternhaus.

Es erfolgte ein Umbau, dem die Anlage zum Opfer fiel. Aber beide, sowohl Vater als auch Sohn, wollten dieses Hobby nicht aufgeben. Was machen? So baute der Sohn auf unserem Grundstück statt eines geplanten Carports ein großes Garagengebäude mit vollständiger Unterkellerung. Damit war das Modellbahnhobby gerettet. Die Unterkellerung lieferte für die Modellbahn einen Raum von sieben auf sechs Meter. Nach dem Hausumbau ging es an den Bau der dritten Anlage.

Vorgaben/ Themenfindung

Aus den Erfahrungen mit der Kinder- sowie der Vateranlage erwuchsen die wichtigsten Vorgaben: möglichst schlanke Weichen, möglichst große Radien, ein weitläufiger Bahnhof mit langen Bahnsteiggleisen und stimmige Proportion zwischen den Gleisanlagen des Bahnhofs sowie den Streckengleisen. Gegenstand der Anlage sollte das klassische Standardthema sein: zweigleisige Hauptbahn mit Nebenbahn.

Zu gern hätten wir ein Stück der Spessartdurchquerung nachgebaut, z.B. Heigenbrücken oder Laufach. Aber in der gesamten Spessart-Durchque-



Die 95er, die gerade von einer Schubleistung zurückgekommen ist, steuert über die Drehscheibe das Restaurationsgleis zum Wasser- und Kohlefassen an. Im Hintergrund befinden sich Wald und landwirtschaftliche Flächen, die an das Bw grenzen. Das darauf befindliche Weidevieh ist schwer in Modellexemplare und gemalte Exemplare zu unterscheiden. Der DB-Bus nimmt die an der Haltestelle wartenden Fahrgäste auf. Der Busfahrer ist nicht zu sehen, weil er gerade ein 2-DM-Stück aufhebt, das ihm heruntergefallen ist.



Blick von der Straßenbrücke hinunter auf das Bw und hinüber in die Landschaft. Die gemalte Burg im Hintergrund stellt Burg Rotenfels im östlichen Mainviereck dar.

Das Bw aus der anderen Blickrichtung. Gut erkennbar auch die Kunststoffplättchen, auf denen die Figuren stehen. *Foto: Helmut Lurz*

Die 95er hat Wasser gefasst und rollt nun über das Entschlackungsgleis an die Bekohlungsanlage. Ein Weinert-Bagger belädt gerade einen Güterwagen mit Schlackenmaterial. In der Bildmitte der Lokschuppen, dem eine Innengestaltung gut stehen würde.

rung gibt es keine Nebenbahn und für Heigenbrücken oder Laufach waren sieben Meter zu wenig. Die Landschaft wäre zu kurz gekommen. So fanden wir einen Kompromiss, indem das Gleisbild und der Trassenverlauf auf den zur Verfügung stehenden Raum abgestimmt wurde und die landschaftliche Gestaltung des Spessartwaldes mit Hilfe von Motiven, die auf der Spessartstrecke zu finden sind, möglichst naturgetreu vorgenommen wurde.

Anhand dieser Vorgaben entwickelten wir einen Gleisplan, nach dem der Bau des Grundgerüstes erfolgte. An viereinhalb Seiten des Raumes wurde auf einem Meter Höhe eine umlaufende Fläche von 60 cm Tiefe geschaffen. In den Raumecken bekam diese Fläche aufgrund der Radien teilweise eine Tiefe von bis zu zwei Metern. Der Flächenbereich, der den Landschaftsteil der Anlage einnehmen sollte, wurde noch mit einem Himmel überbaut, um die fertige Anlage zum Staub- und Lichtschutz nach vorne mit einer Schwarzfolie abhängen zu können.

Eine Lücke im Blätterdach eröffnet einen Blick auf die Bw-Anlagen mit ihren Restaurationsgleisen. Im Vordergrund die Bekohlungsanlage, an der die 95er in Kürze ihre Vorräte ergänzen wird. Auf dem Nachbargleis gesellt sich in Form der V 100 eine Vertreterin der modernen Dieselfraktion hinzu. Im Hintergrund ist die Straßenbrücke, welche die Drehscheibe überspannt, gut erkennbar.

Die beinahe fabrikneue V 100 hat gerade die Dieseltankanlage angefahren, um ihre Kraftstoffvorräte zu ergänzen. Im Hintergrund sind der Treppenaufgang zum Standplateau des Wasserturms sowie dessen Pumpanlage zu sehen.



Die 81er, die sonst die Nebenbahn nach Gelnhausen bedient, genießt gerade die Feierabendruhe im Lokschuppen. Im Hintergrund ist das Betriebsgebäude für die Lokpersonale zu sehen, dahinter abgestellte Personenwagen, die zum Bahnhof Hochspessart gehören.

Die 58er hat gerade den täglichen Nahgüterzug zum Bahnhof Hochspessart gebracht. Während die Rangierleistungen die Bw-eigene Köf vornimmt, sehen wir den E-Kuppler gerade im Bw ankommen, um Wasser zu fassen. Ein Drahtzaun trennt das Bw-Areal von der Straßenzufahrt.



Trassenbau

Auf diese umlaufende Fläche montierten wir sodann die generell um etwa 15 cm aufgeständerten Trassen. Die Aufständerung geschah zum einen mit Blick auf die Landschaftsgestaltung, zum anderen aber sollte die Nebenbahn die Hauptbahn in einer sinnvollen Tiefe unterfahren können. Ausgehend von der Aufständerung konnte diese Tiefe durch einen Anstieg der Hauptbahn und ein Gefälle der Nebenbahn erreicht werden. Steigung und Gefälle bekamen durch die Aufständerung Promillewerte, wie sie an der wirklichen Spessartdurchquerung vorkommen. In ihrem oberen Bereich liegen sie knapp unter 20 Promille. (*Weiter Seite 22*)

Rechts: Blick von oben auf das Gleisfeld des Bws in Richtung Drehscheibe. Sie ist Schmuckstück und betrieblicher Mittelpunkt. Ohne sie geht nichts im Bw. Zwei Loks stehen noch auf ihren Restaurationsgleisen. Ganz im Hintergrund steht abgestellt die 81er. Die gerade einfahrende 58er wird über die Drehscheibe ein weiteres freies Gleis im Hintergrund anfahren und warten müssen, bis die 95er fertig restauriert ist.

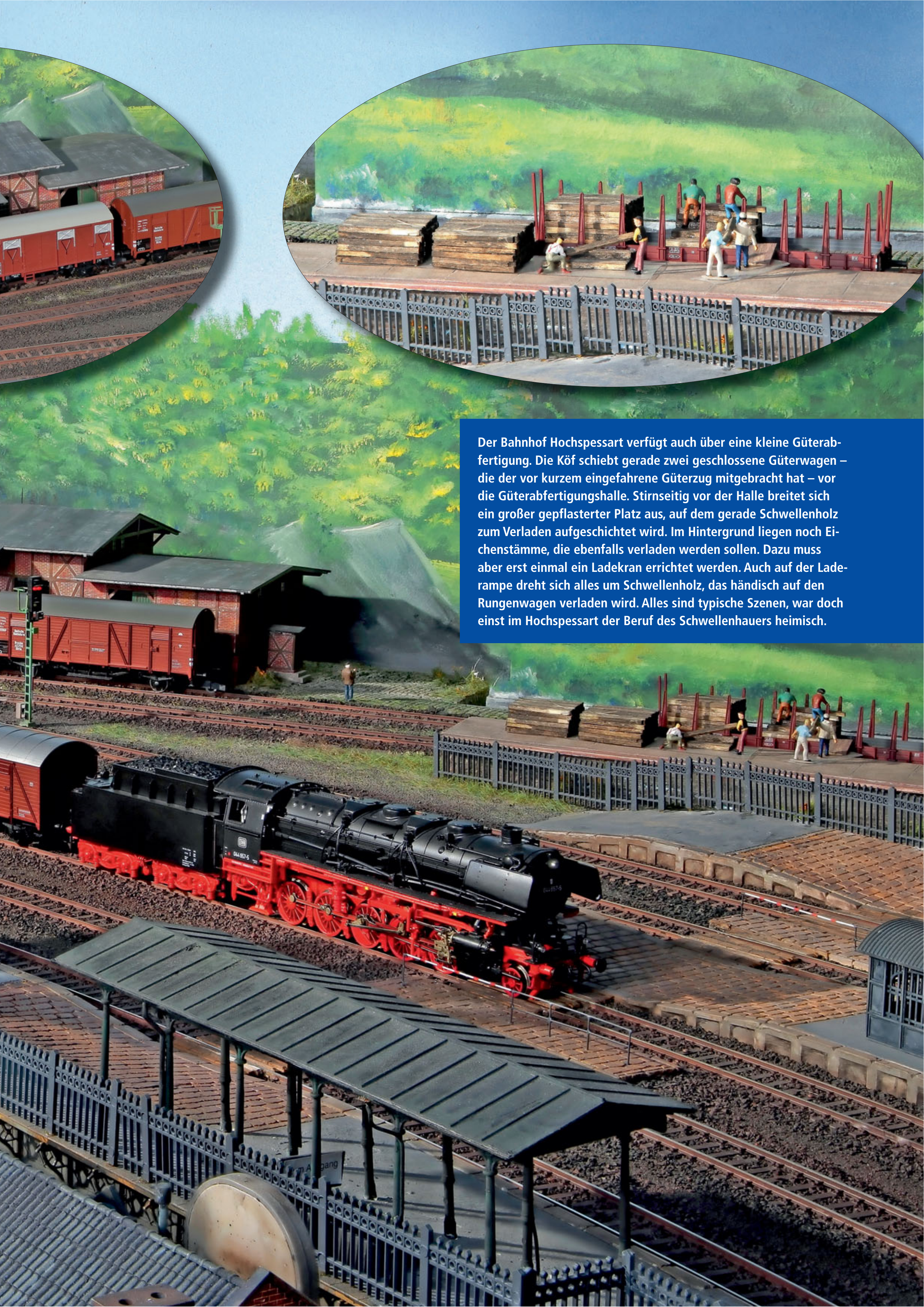

95 008


V 100 2023
HEIZOEL
DIESEL
10 001

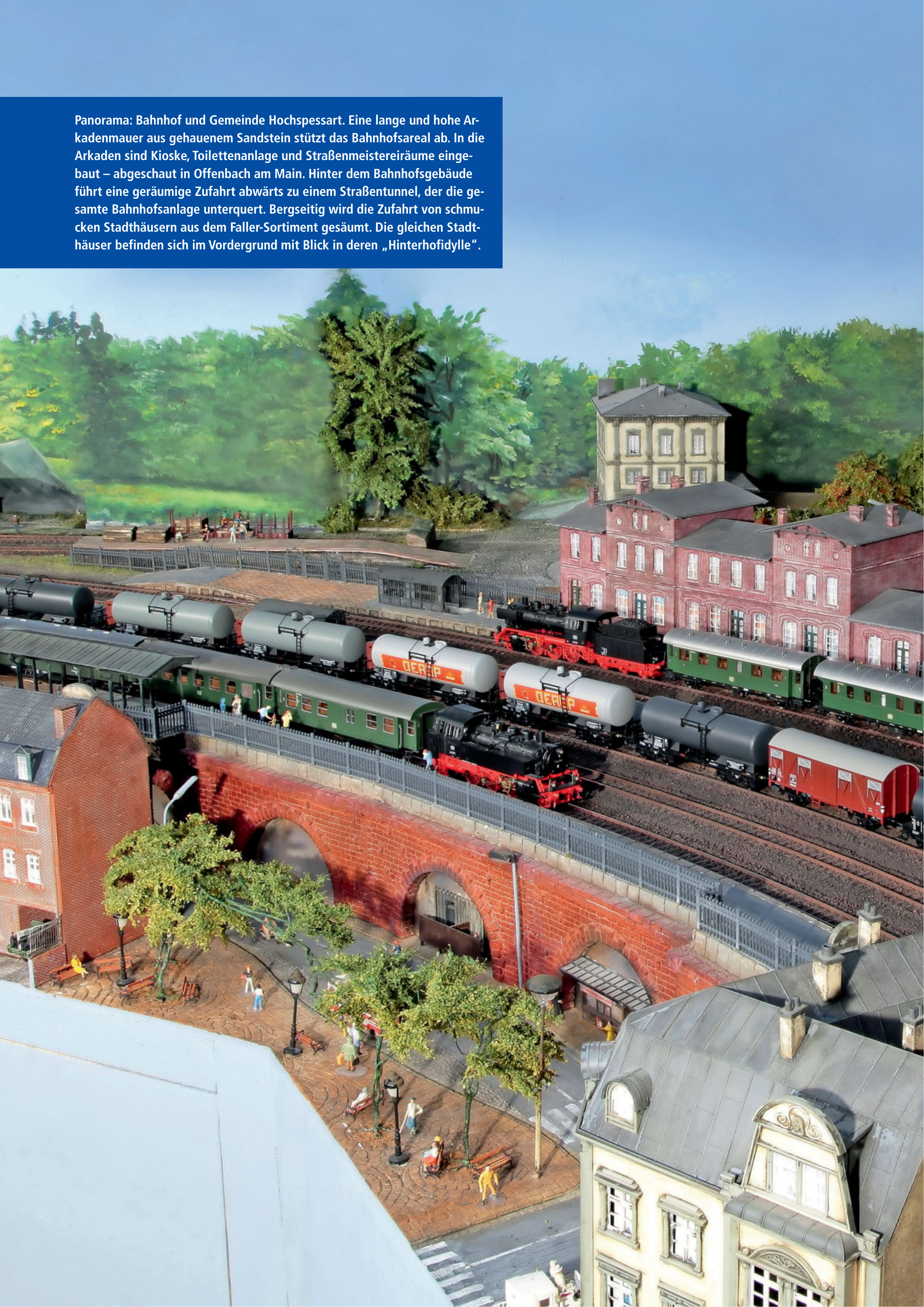


Das Bw bei Nacht. V 100 2023 und 10 001 stehen auf ihren Restaurationsgleisen. 10 001 wird gleich zum Abschmieren vorziehen und hat deswegen bereits die Triebwerksbeleuchtung angeschaltet.





Der Bahnhof Hochspessart verfügt auch über eine kleine Güterabfertigung. Die Köf schiebt gerade zwei geschlossene Güterwagen – die der vor kurzem eingefahrene Güterzug mitgebracht hat – vor die Güterabfertigungshalle. Stirnseitig vor der Halle breitet sich ein großer gepflasterter Platz aus, auf dem gerade Schwellenholz zum Verladen aufgeschichtet wird. Im Hintergrund liegen noch Eichenstämme, die ebenfalls verladen werden sollen. Dazu muss aber erst einmal ein Ladekran errichtet werden. Auch auf der Laderampe dreht sich alles um Schwellenholz, das händisch auf den Rungenwagen verladen wird. Alles sind typische Szenen, war doch einst im Hochspessart der Beruf des Schwellenhauers heimisch.



Panorama: Bahnhof und Gemeinde Hochspessart. Eine lange und hohe Arkadenmauer aus gehauenem Sandstein stützt das Bahnhofsareal ab. In die Arkaden sind Kioske, Toilettenanlage und Straßenmeistereiräume eingebaut – abgeschaut in Offenbach am Main. Hinter dem Bahnhofsgebäude führt eine geräumige Zufahrt abwärts zu einem Straßentunnel, der die gesamte Bahnhofsanlage unterquert. Bergseitig wird die Zufahrt von schmucken Stadthäusern aus dem Faller-Sortiment gesäumt. Die gleichen Stadthäuser befinden sich im Vordergrund mit Blick in deren „Hinterhofidylle“.



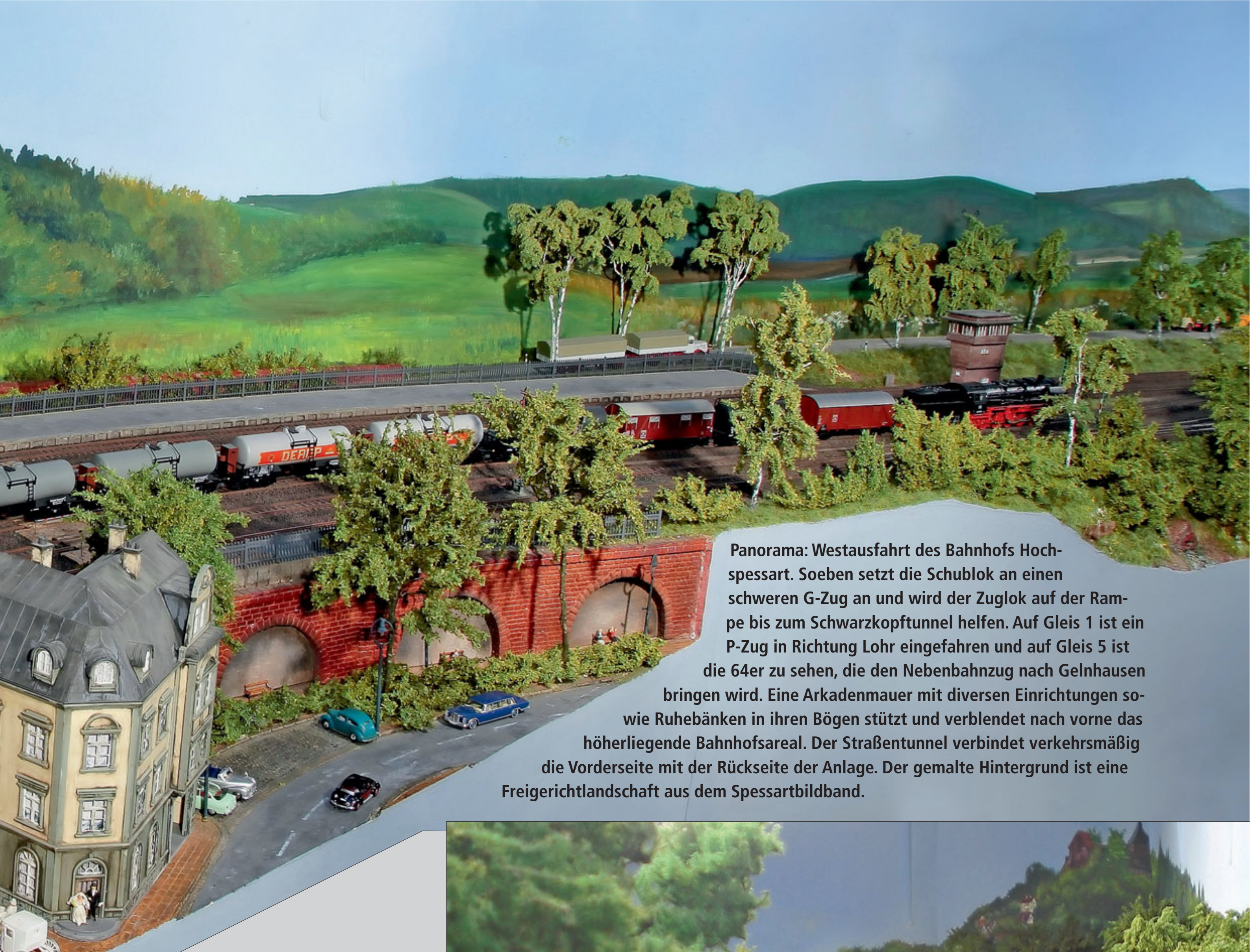


Trassenbau, Gleisverlegung, Einschotterung, Verkabelung, Schaltpultfertigung, Alterung von Schotter und Schienenmaterial sowie die Signalpositionierung übernahm mein Sohn. Verlegt wurden fast ausschließlich gerade schlanke Roco-Weichen und flexibles Gleismaterial aus gleichem Hause. Außerdem wurden sämtliche Weichenzungen in den Gelenken überbrückt, um auf ihnen eine zuverlässige Bestromung sicherzustellen, Weichenmotoren ermöglichen eine langsame Zungenbewegung. In den Kurven sind die Schienen maßstäblich überhöht verlegt. Das Schienenmaterial liegt zur Dämmung auf einer 2 cm starken Hartporonschicht. Die Schienen selbst wurden noch mit 5-mm-Poronstreifen als Kernmaterial für die Schotterung unterfüttert.

Bauten

Während das alles mein Sohn vornahm, widmete ich mich der Herstellung von Kunstbauten sowie der Produktion von Bäumen und Buschwerk. Folgende Bauten mussten selbst angefertigt werden:

• ein mehrbogiges Hochviadukt (wie im Lohrtal zu sehen),
• die Autounterführung in Krommenthal (eine der vielen Unterführungen im Lohrtal, die Zugänge zu einzelnen Waldabteilungen sind und deswegen auch deren Namen tragen),
• das Schwarzkopftunnelportal West,
• Arkaden, die die Hochständerung des Bahnhofsgleisfeldes verkleiden,
• eine Einheit, die die Abgänge der drei Bahnsteige zur Gleisfelduntertunnelung für die Bahnreisenden enthält und über einen separaten stadtseitigen Ausgang verfügt,



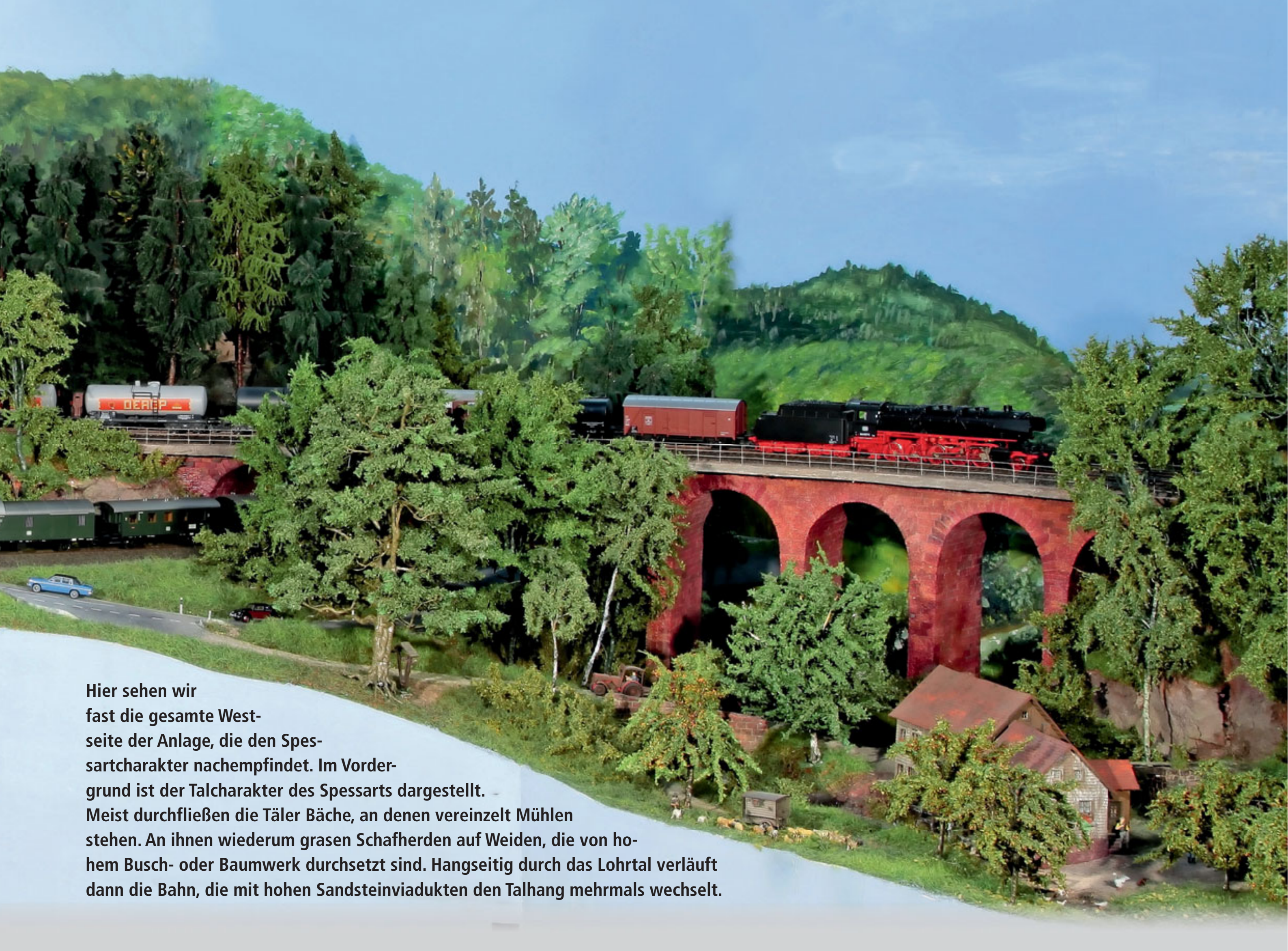
Panorama: Westausfahrt des Bahnhofs Hochspessart. Soeben setzt die Schublok an einen schweren G-Zug an und wird der Zuglok auf der Rampe bis zum Schwarzkopftunnel helfen. Auf Gleis 1 ist ein P-Zug in Richtung Lohr eingefahren und auf Gleis 5 ist die 64er zu sehen, die den Nebenbahnzug nach Gelnhausen bringen wird. Eine Arkadenmauer mit diversen Einrichtungen sowie Ruhebänken in ihren Bögen stützt und verblendet nach vorne das höherliegende Bahnhofsareal. Der Straßentunnel verbindet verkehrsmäßig die Vorderseite mit der Rückseite der Anlage. Der gemalte Hintergrund ist eine Freigerichtlandschaft aus dem Spessartbildband.

- Stützmauern und
- eine Straßenunterführung, die unter das gesamte Bahnhofsgleisfeld hindurch geht.

Alles wurde aus Gips mit selbstangefertigten Schalungen gegossen, bei den größeren Kunstbauten wurden Hartporonkerne jedoch Seite für Seite eingeschalt und so vollständig mit Gips ummantelt. Die Gipsoberflächen bekamen mit einem Schwammverfahren Mauerwerk aufstrukturiert, in das teilweise (Hochviadukt, Krommenthaler Straßenunterführung, Westportal des Schwarzkopftunnels) der originale Steinverbund hineingraviert wurde. Die Brücken wurden sogar vor Ort ausgemessen. Abschließend erfolgte die farbliche Gestaltung, die bei Sandstein nicht einfach ist.

Kurz nach der Anfahrt fädelt sich die 44er mit ihrer Fuhre in die Hauptstrecke ein. Ab hier beginnt die Steigung zum Schwarzkopftunnel. ***Foto: Helmut Lurz***

Unten: Der Güterzug befindet sich bereits kurz nach Verlassen des Bahnhofs mitten im Spessartanstieg. Die 95er hat als Schublok jetzt Schwerstarbeit zu leisten. An ihr ist auch deutlich die Überhöhung der Außenschiene im Gleisbogen zu sehen.



Hier sehen wir fast die gesamte Westseite der Anlage, die den Spessartcharakter nachempfindet. Im Vordergrund ist der Talcharakter des Spessarts dargestellt. Meist durchfließen die Täler Bäche, an denen vereinzelt Mühlen stehen. An ihnen wiederum grasen Schafherden auf Weiden, die von hohem Busch- oder Baumwerk durchsetzt sind. Hangseitig durch das Lohrtal verläuft dann die Bahn, die mit hohen Sandsteinviadukten den Talhang mehrmals wechselt.

Auch die oberirdischen Bahnsteiganlagen des Bahnhofes waren zu fertigen. Die Kantensteine hin zu den Gleisen klebte mein Sohn nach dem Vorbild des Aschaffenburger Bahnhofs aus zugeschnittenen Polystyrolelementen selbst zusammen und stellte mit ihnen für jeden Bahnsteig eine Schalung her, die als optisches Senkrechtband blieb. Das Ausgießen mit Gips, die Gravur und das Einfärben übernahm wieder ich. In gleicher Teamarbeit entstanden alle Wohn- und Dienstgebäude: Mein Sohn klebte die Bausätze zusammen und ich verlieh ihnen dann mit Schmutzfarbe, Pinsel und Schwämmchen die nötige Patina.

Vegetation und Landschaft

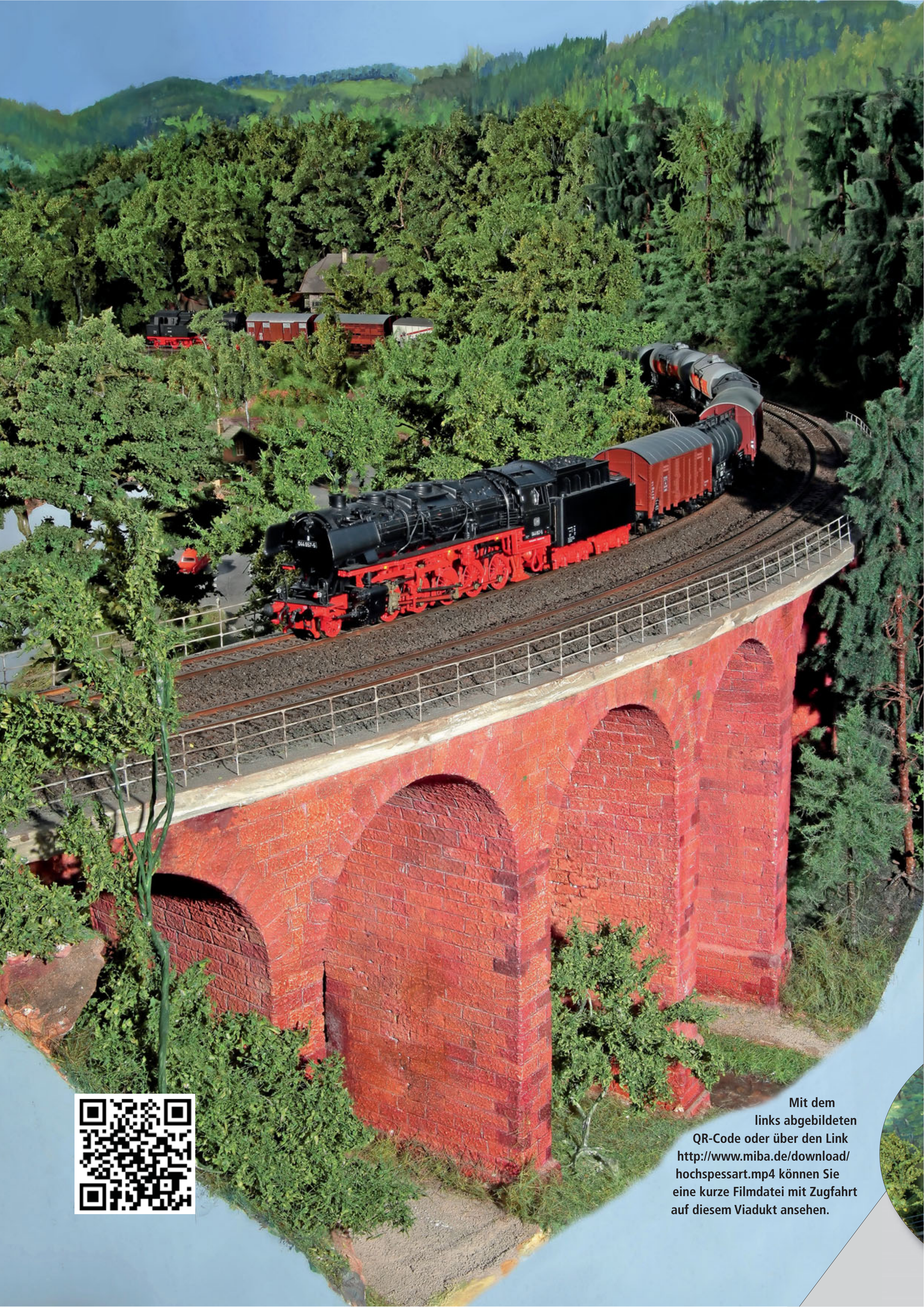
Kein einziger Baum ist gekauft, Bäume und Buschwerk waren also selbst zu fertigen. Hergestellt wurden Fichten, Lärchen, Kiefern, Buchen, Eichen, Birken sowie Laubbuschwerk und Nadelniederholz. Die Bäume sind mit Kupferdraht aus der Wurzel heraus bis ins Grobgeäst gebunden und verlötet. Die einzelnen Zweige wurden separat aus Kupferdraht mit Hilfe von selbstangefertigten Zweiglehren gewickelt und verlötet, dann braun eingefärbt, mit Grasfasern beklebt, mit verdünntem Ponalleim eingesprüht, mit selbsthergestelltem Laubmaterial bestreut, mehrmals in Künstlerölfarbe getaucht und abschließend mit einem harten transparenten Endlack präpariert.

Die Zweige wurden nach Fotos von Spessartbäumen zurechtgebogen bzw. -geschnitten und anschließend in das Grobgeäst der Stämmlinge hineingelötet. Ein fertiger Baum beinhaltet etwa 40 bis 50 solcher Zweige. Somit stehen auf unserer Anlage nur Unikate aus dem Spessartwald und ich weiß heute noch, wo jedes Original steht. Auch die Nadelbäume besitzen eine solche aufwendige Fertigung.

Nach diesen Arbeiten erfolgte die Modellierung der Landschaft. Alle Landschaftsteile, die zwischen Trassenführung und Wand liegen, bestehen aus Modulen, die man mittels Griffen in der ursprünglichen Grundfläche nach oben stemmen und dann nach vorne wegnehmen kann. Diese Module wurden außerhalb der Anlage modelliert, begrünt, mit Bewuchs und Aktivitäten versehen und schließlich als fertig gestaltete Elemente in die Anlage eingesetzt. Nur die Landschaft vor den Trassen ist fest mit der Anlage verbunden.

In den einzelnen Landschaftsbereichen wurden zuerst die verschiedenen Niveaus gesetzt, auf denen später Häuser stehen sollten. Anschließend wurden die Straßenverläufe aus Buchbinderkarton gelegt. Darauf folgten der Flussverlauf, das Setzen von Felsen und schließlich alle Kunstbauten wie Stützmauern, Brücken, Arkaden und Unterführungen. Auf die Straßenverläufe wurden mit selbstangefertigten Schablonenspachteln die Straßenoberflächen in Gips aufgebracht. Die Stadtflächen erhielten mit einem Schalungsverfahren erhöhte Gehsteige, in die Bordsteine und Gehwegplatten eingraviert wurden. Alle Schienenverkehrs- und Straßenverkehrswege bekamen Entwässerungsanlagen, sodass die Anlage von einem regelrechten Entwässerungsnetz durchzogen wird.

Nach diesen Vorarbeiten konnten die Geländeformen anmodelliert werden. Dazu wurde die Grundfläche vorne am Rand mit einer Blende versehen, die nach oben das Profil des Landschaftsschnittes zeigte. Das Modellieren voll-

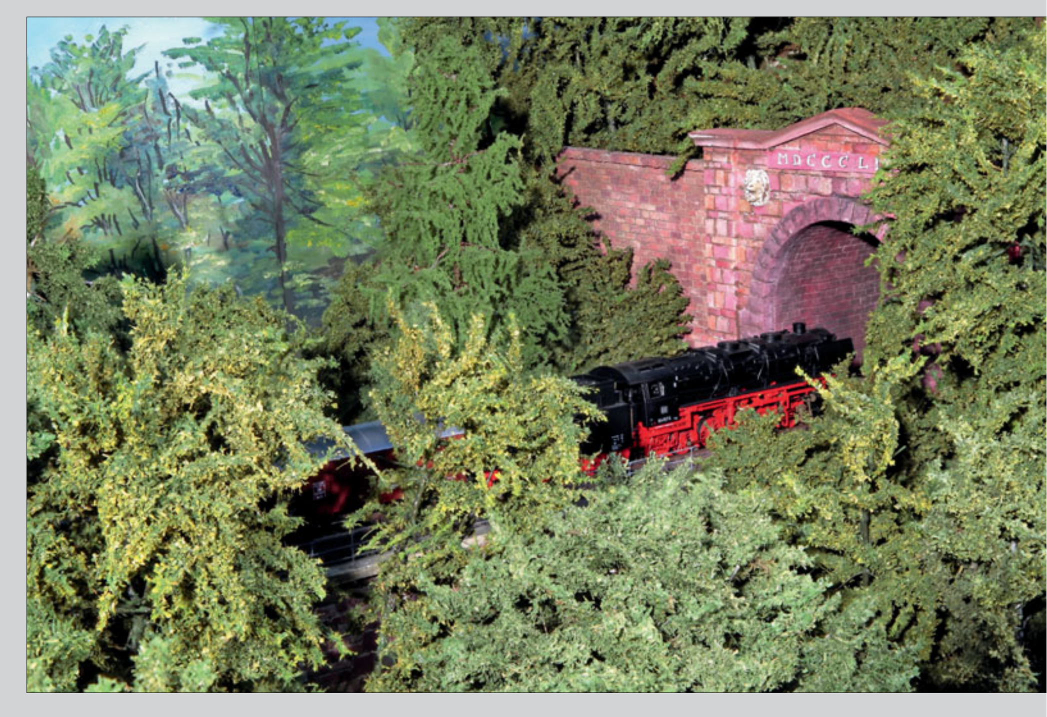


Mit dem links abgebildeten QR-Code oder über den Link http://www.miba.de/download/hochspessart.mp4 können Sie eine kurze Filmdatei mit Zugfahrt auf diesem Viadukt ansehen.

Links: Der Güterzug passiert auf seiner Bergfahrt gerade ein für die Spessartdurchquerung typisches Sandsteinviadukt. Im mittleren Lohrtal befinden sich drei solcher Viadukte. Auf ihnen wechselt die Bahn jeweils die Talseite, allerdings sind sie nur dreibogig und gerade. Das Modell ist in seiner mittleren Höhe, seinem Sandsteinverbund und in seinen farblichen Abstufungen original einem solchen Viadukt nachempfunden.

zog sich in drei Schritten: Zuerst wurde geknäultes Zeitungspapier in die Zwischenräume gesteckt und mit Leimbinden abgedeckt. Dann wurde nach dem Austrocknen des Leims die Leimbindenoberfläche verspachtelt. Sobald dann auch die Spachtelmasse getrocknet war, wurde das Zeitungspapier durch Eingriffe in der Grundfläche wieder herausgerissen.

Während der Trocknungsphase malte ich den Hintergrund. Dazu standen ausschließlich Spessartlandschaften Modell, zum Großteil aus den beiden Bildbänden, die ich über den Spessart besitze. An der Raumecke, in der sich der Bahnhof befindet, musste ich auf einer in sie hineingeschobenen Holzbohle liegend malen. Schließlich bekam



Das Westportal des Schwarzkopftunnels mit der Jahreszahl 1854 wird von zwei Köpfen des bayerischen Löwen flankiert. Im Ersten Weltkrieg wurde für diesen Tunnel sogar eine Wachmannschaft abgestellt. Im Zweiten Weltkrieg stark zerschossen, präsentiert sich das Portal noch heute in diesem Zustand.

Mit dem Verlassen des Viadukts hat der Güterzug den Scheitelpunkt erreicht. Die 95er, die als Schublok den Dienst an der Spessartrampe versah, hat sich bereits vom Zug getrennt und kommt kurz vor dem Tunnelportal zum Stehen, während der letzte Wagen darin verschwindet.

64 297 steht mit ihrem Personenzug nach Gelnhausen am Hausbahnsteig der Nebenbahn zur Abfahrt bereit. Die zusteigenden Reisenden stehen auf transparenten Kunststoffplättchen, wodurch sie sich recht flexibel verwenden lassen.

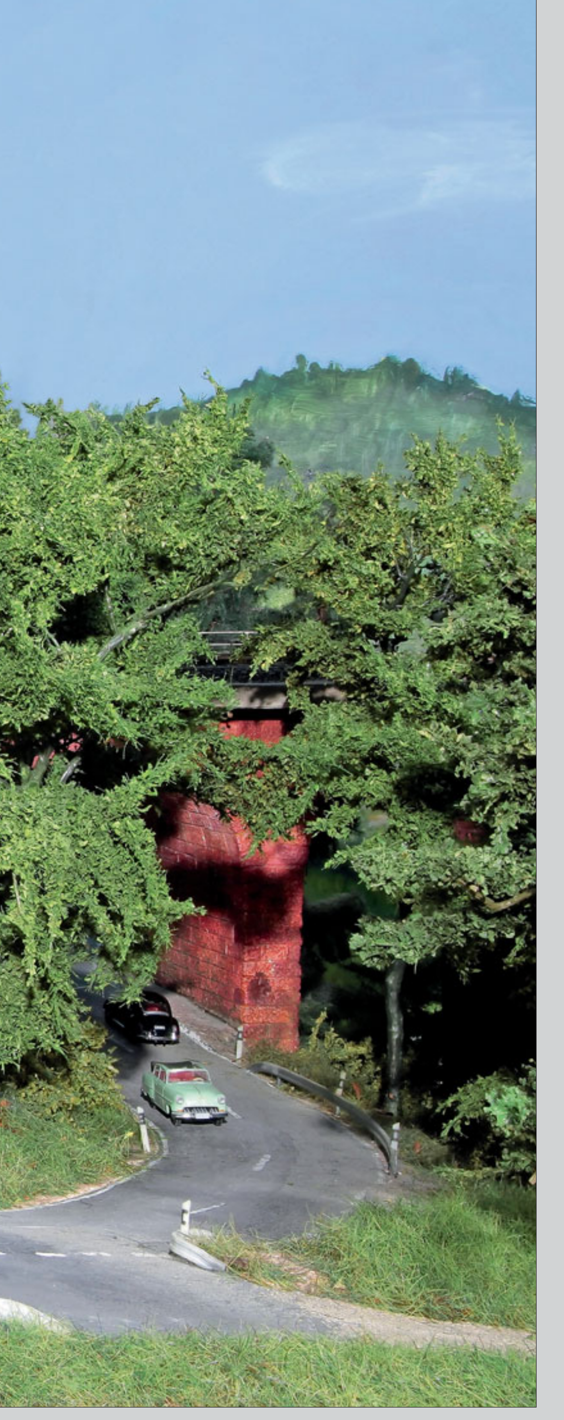


Links: Bevor sie die Bahnsteige erreichen, müssen die Reisenden zunächst die hell erleuchtete Unterführung des Bahnhofs Hochspessart durchqueren. Die Unterführung ist zur Straße hin offen, weil man nur von ihr aus über eine Treppe den Hausbahnsteig der Nebenbahn erreicht. Aus diesem Grund steht neben dem Aufgang auch eine Kabine mit einem Bahnbeamten, der Fahrkarten entwertet. Ebenfalls gut erkennbar sind der Gehsteig mit Bordstein sowie die angravierte Wasserrinne.

Rechts: Mit dem Gegenzug kommt die 81er aus dem Nebental und wird gleich das Hauptbahnviadukt unterqueren. Links am Gleis ist der Signalgeber zu sehen, der anzeigt, dass die bald folgende Signalanlage einer Straßenüberquerung funktioniert.


81 006





die Anlage ihr Grün: erst die Module separat, dann die Landschaftsoberfläche vor den Trassen. Der Grasbewuchs wurde nicht mit einem Elektrostaten aufgebracht, sondern ist in seiner Aufrichtung das Werk eines gekonnt eingesetzten Staubsaugers. Im letzten Abschnitt schloss sich die Konstruktion der beiden Fiddleyards an. Mit ihnen haben wir einen gleichzeitigen Zugriff auf 48 Züge.

Bahnbetriebswerk

Seit zwei Jahren besitzt unsere Anlage ein eigenes Betriebswerkmodul. Es ist in sich eine Einheit, die von der Anlage abgekoppelt werden kann. Mit ihm gehen wir vor Weihnachten zum Modellbahnwochenende der Modellbahnfreunde Kahlgrund in Schöllkrippen. Mittelpunkt dieses Moduls ist die Fleischmann-Drehscheibe, die ursprünglich in der o.g. Anlage aus den 70er-Jahren integriert war und einen neuen Antrieb aus dem Hause MÜT GmbH in Bergkirchen bekam. Damit ist die komplette Antriebstechnik der Drehbühne unter die Drehscheibe gewandert und die mechanischen Elemente der Fleischmann-Technik (Zahnkranz und Schienenabgänge) sind nicht mehr vorhanden. Der Drehzapfen ist mittels einer Magnetkupplung an einen Schrittmotor angeschlossen, der wiederum auf ein Gummilager montiert ist. Das hat den Vorteil, dass die Antriebstechnik fast geräuschlos arbeitet. Der Gruppenkranz bekam nun eine ringsum geschlossene Wand aus Polystyrolmaterial und Gips und die Grube erhielt mit einer farblichen Gestaltung das Aussehen einer echten Drehscheibengrube. Die Bemalung erfolgte nach einem Foto der Hanauer Drehscheibe, das im Internet zu finden ist. Die Drehscheibe dient weniger zum Kopfmachen einer Dampflok, sondern mehr zum Ansteuern der einzelnen Restaurationsgleise.

Neben den Loks der Nebenbahn besucht die Schublok der BR 95 häufiger die einzelnen Wartungsgleise des Bw. Eine Nahgüterzuglok macht im Bw ebenso Kopf wie eine 64er, die von Aschaffenburg zum Bahnhof Hochspessart und zurück einen Personenzug führt. Diesen Personalzug gibt es als Pnö (nö = nicht öffentlich) im originalen Fahrplan. Einen gleichen Zug gibt es in Richtung Lohr.

Betrieb

Zuletzt noch zu den betrieblichen Abläufen der Anlage, deren Dreh- und Angelpunkt der Durchfahrtsbahnhof ist. Es ist kein Bahnhof, der im Spessart zu finden ist und auch die Ortschaft gibt es im Spessart nicht. In Anlehnung an die reale Pfarreiengemeinschaft „Hochspessart“ haben wir den Bahnhof „Hochspessart“ genannt. Dieser fiktive Mittelpunkt unserer Anlage könnte bei Partenstein angesiedelt sein und von ihm aus wäre auch eine Nebenbahn über Frammersbach, Lochborn, Bieber und Wirtheim nach Gelnhausen möglich. Bis Ende der 50er-Jahre existierte von Gelnhausen aus eine Stichbahn in den Spessart hinein bis nach Lochborn, die sogenannte Spessartbahn. Es war

Nach dem Viadukt quert die Nebenstrecke sogleich eine Straße, die mit einer Blinklichtanlage abgesichert ist. Durch einen zweiten Viaduktbogen führt die Landstraße.

Links: Anschließend beginnt mit der Steigung zum Bahnhof Hochspessart die letzte Herausforderung für das Lokpersonal. Die 71er muss jedoch zunächst einem dieselbespannten Schnellzug auf der Hauptbahn den Vortritt lassen. Was wohl die Fahrgäste zu diesem Anschluss sagen? *Foto: Helmut Lurz*



Rechts: Und das bayerische Flügelsignal gewährt immer noch keine Einfahrt, bis auch der Personenzug das Gleis zum Hausbahnsteig der Nebenbahn verlassen hat. Da dürften sich die Beamten am Bahnhof auf einigen Unmut gefasst machen. *Foto: Helmut Lurz*

Fiddleyard für die einzelnen Zuggarnituren

Fiddleyard für die einzelnen Zuggarnituren

Fiddleyard für die einzelnen Zuggarnituren



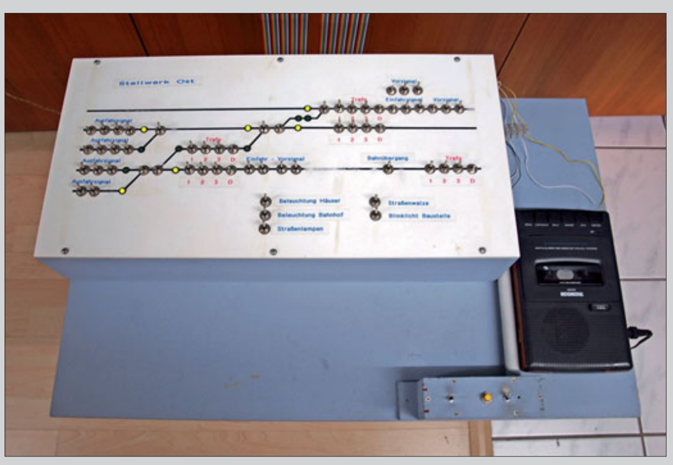




Die beiden großen Fiddleyards der Anlage, die einen Zugriff auf insgesamt 48 Garnituren ermöglichen. Besonders wichtig sind die Griffe zur sicheren Handhabung der einzelnen Röhren sowie die Vorrichtungen zum Drehen der Züge.



Übersicht über das Stellwerk West. Obwohl alle Lokomotiven digitalisiert sind, ist auch analoger Betrieb möglich.



Übersicht über das Stellwerk Ost. Der Lautsprecher des Kassettenrekorders befindet sich im Bahnhofsgebäude. *Fotos: Helmut Lurz*

zwar eine Schmalspurbahn, aber man erwog damals kurz nach ihrer Errichtung die Möglichkeit, diese Bahn über Frammersbach nach Partenstein weiterzubauen und so eine Verbindung mit der Ludwigs-Westbahn herzustellen. Aus dieser Option ist allerdings nichts geworden, in unserer Anlage wurde sie verwirklicht. Sie besitzt sogar eine Eilzugvariante nach Fulda. Aufgrund dieser Eilzugvariante ist der Bahnhof „Hochspessart“ Schnellzugstation. Nur F-Züge und lange Güterzüge, die vom Schwarzkopftunnel kommen, fahren in der Regel durch. Die Güterzüge, die in Richtung Schwarzkopf hochfahren, werden alle von der 95er nachgeschoben; ein Halt im Bahnhof Hochspessart ist also nötig.

Links: Zum Schutz vor Staub und Licht lässt sich die Anlage mit Schwarzfolie abhängen. *Foto: Helmut Lurz*

Der Bahnhof ist mit einer Lautsprecheranlage versehen, die die Zugeinläufe ankündigt und ihre Ausläufe abfertigt. Selbst das Abpfeifen der Züge erfolgt über sie. Eingesetzt sind Dampf- und frühe Dieselloks. Die Züge werden digital gesteuert, zudem sind alle Loks mit Sound ausgestattet. Das Aufspielen der richtigen Sounds und das Umrüsten der Loks, um die Soundelemente aufnehmen zu können, ist Spezialität meines Sohnes.

Den Fahrbetrieb auf der Anlage bestreiten wir zu zweit. Mein Sohn übernimmt das Beschicken der Anlage mit Zügen und fährt sie durch die Anlage. Ich bediene die zwei Schaltpulte, wähle die richtige Bahnhofansage aus, stelle Fahrgäste vor Zugeinlauf auf die Bahnsteige und nehme sie vor Zugauslauf wieder weg. So haben wir nie einen stillen Bahnhof, auf dem Reisende stehengeblieben sind.

Auch wenn die Fahrzeuge und ihre Beschriftung nicht alle zu 100% passen, fahren wir nach dem originalen Fahrplan des Jahres 1955, als die Spessartstrecke noch keinen Fahrdraht besaß. Damals verkehrten auf dieser Strecke ohne Bedarfsgüterzüge täglich 78 Güterzüge und fast ebenso viele Personenzüge. Würden wir einen Tag am Stück durchspielen, so bräuchten wir etwa 18 Stunden, also dreiviertel eines wirklichen Tages.

Sollte jemand aufgrund des Heftes hinsichtlich meiner Anlage noch persönlich Kontakt mit mir aufnehmen wollen, kann er dies über folgende E-Mail-Adresse gerne tun: helmut.lurz@t-online.de.

Anmerkung der Redaktion: Wer sich für die Steuerung der Anlage en detail interessiert, findet in Ausgabe 4/2012 der Digitalen Modellbahn einen ausführlichen Artikel mit diesem Schwerpunkt.



Abschließend noch einmal das weit geschwungene hohe Sandsteinviadukt. Am Fuße des Viadukts steht eine Mühle – die Hexenlochmühle aus dem Schwarzwald –, die farblich so umgestaltet wurde, dass sie in den Spessart passte. Davor grast eine Schafherde. Die Preiser-Schafe wurden farblich einer Herde aus dem Spessartbildband angepasst.

MODELLEISENBAHN
LIVE UND HAUTNAH

Weitere Themen:

Modellbahn-Szene:
Löbauer Modellbahn-Bahnhof

Neue Trends:
Noch setzt auf Laser-Cut

Test:
SBB-460 in N von Fleischmann

Best.-Nr. 7528
14,80 €



Mehr MobaTV unter ***www. modellbahn-tv.de*** (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben)

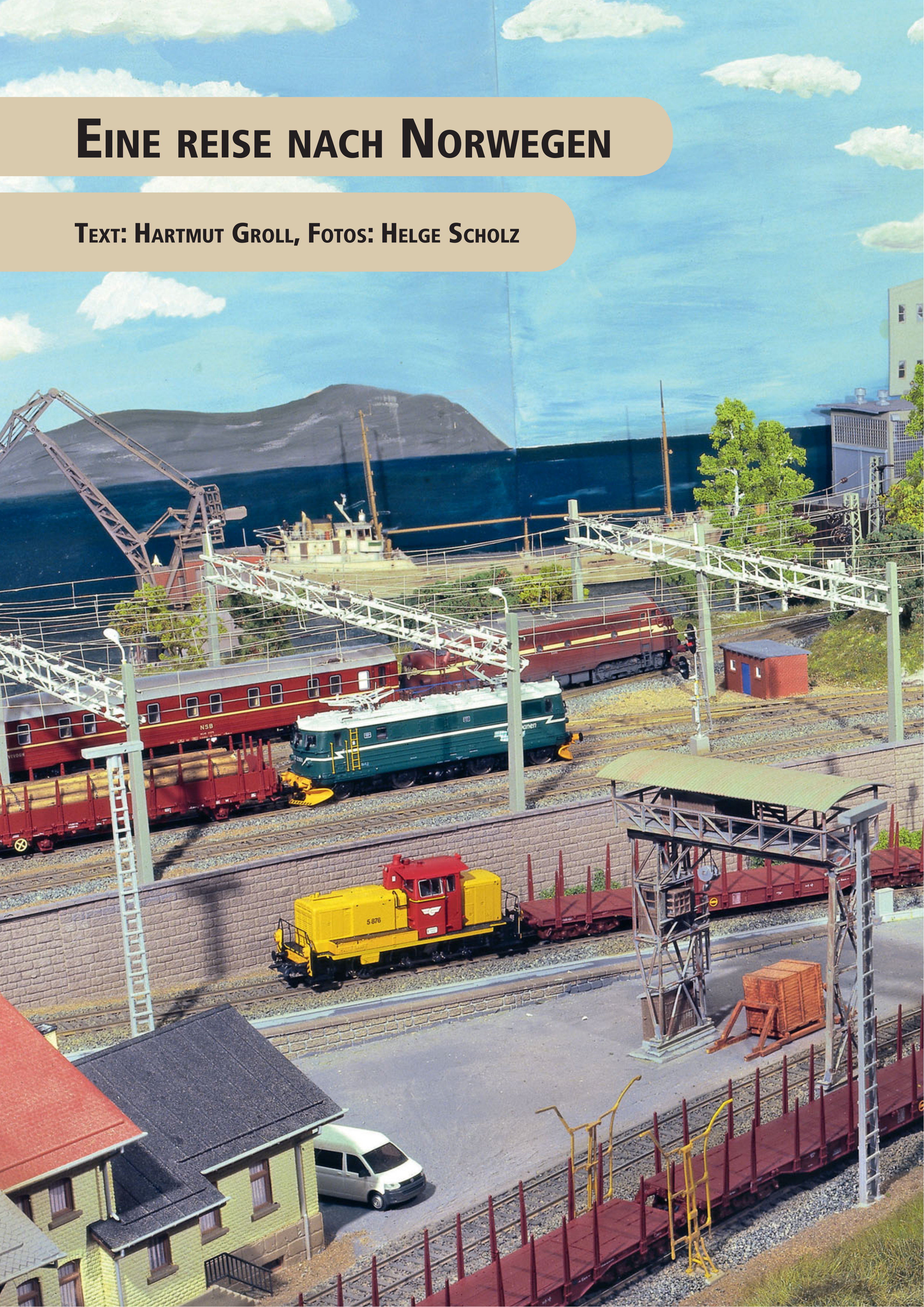


ModellBahnTV auf Ihrem Smartphone!
Scannen Sie einfach diesen QR-Code ein, um den ModellBahnTV28-Trailer anzuschauen. QR-Reader gibt es als kostenlose App für fast alle Smartphones (und das iPad). Auf dem PC können Sie den Trailer aufrufen unter:
http://www.modellbahn-tv.de/video/videotrailer_ausgabe_28.htm

RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de

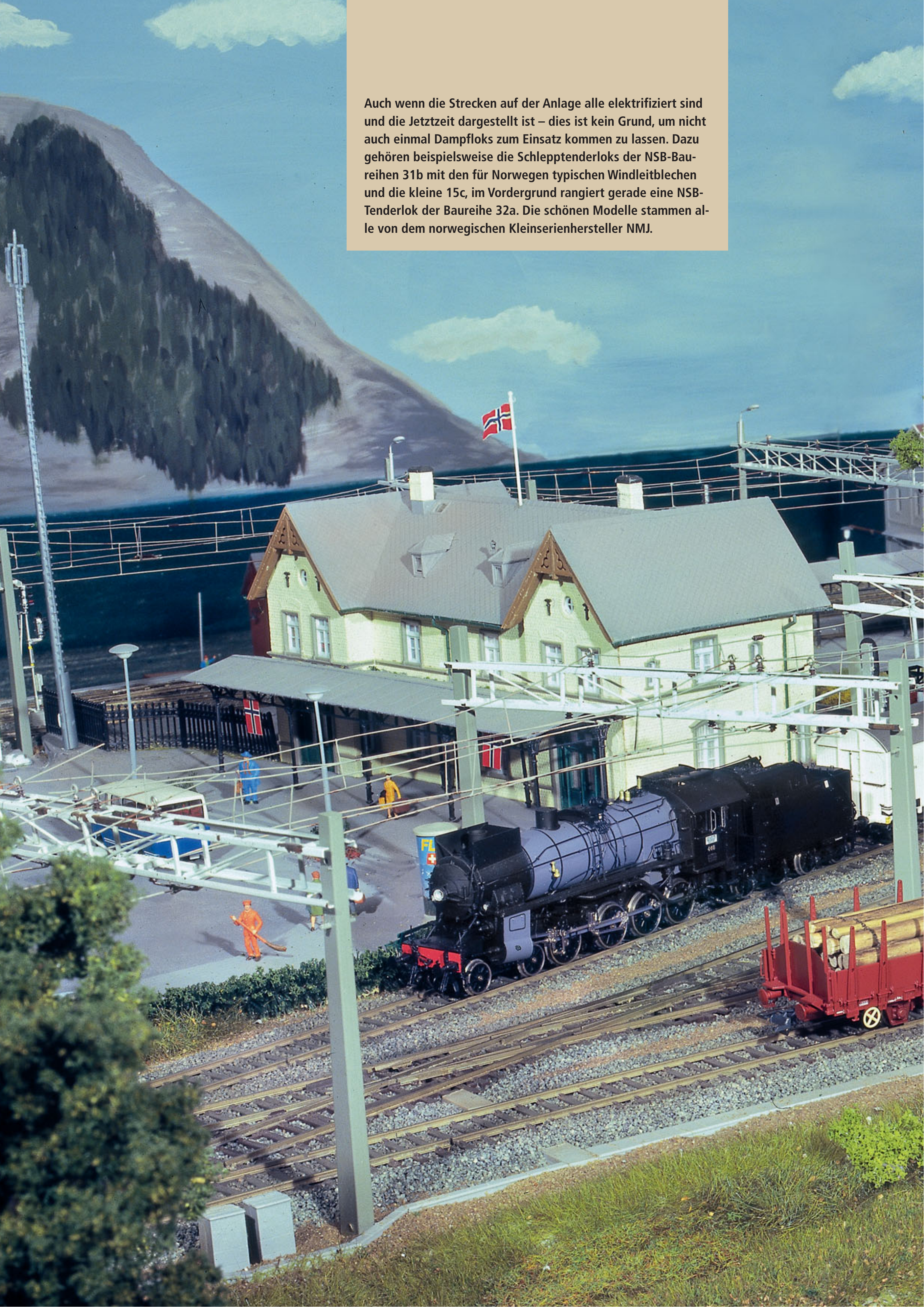
Eine reise nach Norwegen

Text: Hartmut Groll, Fotos: Helge Scholz





Auf der neuen Ausstellungsanlage der MEB Köln geht es diesmal nach Norwegen – im Mittelpunkt steht der große Trennungsbahnhof einer fiktiven Stadt irgendwo am Meer. Hier treffen sich vier Strecken, sodass dort immer reger Betrieb herrscht. Unmittelbar in der Nähe des Bahnhofs liegen ein Fischerei- und ein Industriehafen sowie eine große Papierfabrik, die für zusätzlichen Verkehr sorgen. Neben dem Bahnhof prägt außerdem eine großzügige Landschaftsgestaltung mit dichten Wäldern und hohen Bergen das Bild der Anlage.



Auch wenn die Strecken auf der Anlage alle elektrifiziert sind und die Jetztzeit dargestellt ist – dies ist kein Grund, um nicht auch einmal Dampfloks zum Einsatz kommen zu lassen. Dazu gehören beispielsweise die Schlepptenderloks der NSB-Baureihen 31b mit den für Norwegen typischen Windleitblechen und die kleine 15c, im Vordergrund rangiert gerade eine NSB-Tenderlok der Baureihe 32a. Die schönen Modelle stammen alle von dem norwegischen Kleinserienhersteller NMJ.


MARGARINFABRIKEN
KARLSHAMN


HOTEL
Grand Nordic
TMX
1013



Eine weit geschwungene Streckenführung bestimmt den linken Teil der Anlage. Hier verlässt gerade eine El13 der NSB mit einem Personenzug den Bahnhof, im Vordergrund sind zwei Nohab-Dieselloks (bei der NSB als Baureihe Di3 bezeichnet) mit einem schweren Güterzug unterwegs.
Gar nicht einfach war es, die grandiose norwegische Landschaft glaubwürdig auf der Anlage darzustellen – hier musste es zwangsläufig bei der Andeutung bleiben. Hohe Berge wurden daher kurzerhand als Malerei auf die Hintergrundkulisse verbannt …



Der Bahnhof im Mittelpunkt der Anlage wird auf beiden Seiten von Bergen eingerahmt. Die beiden Häfen wurden direkt vor die Hintergrundkulisse gelegt, sodass vom normalen Betrachterstandpunkt aus der Blick über die Gleisanlagen hinweg auf das weite Meer fällt. Fischerei- und Industriehafen sind zudem durch einen felsigen kleinen Hügel optisch getrennt.



Norwegen ist immer eine Reise wert – neben der spektakulären Landschaft gibt es hier schließlich auch für den Eisenbahnfreund viel zu entdecken. Eine solche Reise inspirierte das „Modellbau-Team" der Modelleisenbahnfreunde Köln zum Bau einer Ausstellungsanlage nach norwegischen Vorbildern, die dann in Zusammenarbeit mit der Firma NMJ entstand.

Ein fast jährlich sich wiederholendes Ritual ist bei uns die Suche nach einem „zündenden" Modellbahnthema zum Nachbau. Der erste Zwiespalt ergibt sich schon bei der Frage, ob wir uns für ein Fantasiethema oder die Nachbildung eines ganz bestimmten Vorbilds entscheiden sollen. Schließlich wird es immer schwieriger, ein Vorbild zu finden, das einerseits noch nicht im Modell dargestellt wurde und andererseits für Ausstellungen einen attraktiven Zugbetrieb bietet. Eine „Fantasieanlage" hat klare Vorteile – schließlich kann man sich an eine bestimmte Vorbildsituation anlehnen, den Zugbetrieb sowie den Gleisplan aber frei gestalten. Einer solchen Situation liegt letztendlich auch die hier gezeigte Anlage zugrunde.

Dazu kam es folgendermaßen. Vor einiger Zeit initiierte unser Freund Finn Moe von der Firma NMJ (siehe auch das MIBA-Messeheft 2012) eine Reise nach Norwegen; hier zeigte er uns einige Bahnhöfe und Strecken des Vorbildes. Bei dieser „Begehung" schwärmte er davon, wie schön es wäre, wenn die von ihm produzierten Fahrzeuge nach norwegischen und schwedischen Vorbildern auch auf einer großen Anlage unterwegs sein könnten – „berauscht" von den tollen Vorbildern wurden danach bei einem Bier auch gleich die ersten „Luftschlösser" entworfen …

Oben: Empfangsgebäude und Bahnhofsvorplatz zeigen sich in festlichem Flaggenschmuck.
Links: Zwei Dieselloks der Baureihe Di3, rechts in der aktuellen und daneben in der alten Lackierung der NSB, warten an den vorderen Bahnsteiggleisen auf ihre Ausfahrt.

Empfangsgebäude und Bahnhofsvorplatz liegen auf der linken Anlagenhälfte zwischen den beiden Streckenästen. Das Bahnhofsgebäude entstand aus den bekannten Bausätzen „Reichelsheim" von Kibri, die in der Farbgebung an das für Norwegen typische Erscheinungsbild angepasst wurden. Auffällig sind hier auch die massiven Quertragwerke der Fahrleitung im Bahnhofsbereich.



Zwischen den Fabrikgebäuden im Vordergrund der Anlage öffnet sich ein reizvoller Blick über die Gleise hinweg zum Bahnhof.





Auf den Bahnsteiggleisen herrscht Hochbetrieb. Das Gleis im Vordergrund führt im weiteren Verlauf zur Papierfabrik und dem Industriehafen; hier wurden gerade zwei Güterwagen mit einer Holzladung abgeholt.

Planung und Bau

Zurück in Köln kam jedoch die erste Ernüchterung, denn die Vorbildmaße sprengten bei genauerer Betrachtung wieder einmal jeden möglichen Rahmen, von den Kosten einmal ganz abgesehen. Da das Thema Skandinavien (als Überbegriff) jedoch so reizvoll ist und uns voll in den Bann gezogen hatte, wurden die ersten Planungen in Richtung Fantasieanlage angestoßen. Der uns zur Verfügung stehende Platz, auf dem die Anlage gebaut und aufgestellt werden kann, hat eine Größe von maximal 11,0 x 4,9 m. Diese Maße wurden den danach entstandenen fünf Plänen zugrunde gelegt.

Eine im „hohen Norden“ angesiedelte Anlage ohne Wasser oder Hafen ist eigentlich undenkbar, somit war schon ein wichtiger Bestandteil festgelegt. Aber sollte das „Wasser“ zwischen dem Betrachter und der Eisenbahn liegen oder wäre es besser, wenn die Eisenbahn im Vordergrund steht und der Hafen im Hintergrund liegt? Auch sollten Rangiermöglichkeiten her, also wurde eine Papierfabrik mit Bahn-, Straßen- und Hafenanschluss geplant. Die zum Bahnhof führenden Strecken durften aber das Werksgelände nicht trennen, somit mussten diese Strecken auf Brücken gelegt werden.

Der Bahnhof selbst lehnt sich vom Entwurf her an das Vorbild in Hønefoss (Norwegen) an. Dabei handelt es sich um einen Trennungsbahnhof. Sieben Durchgangsgleise sollen einen regen Zugbetrieb ermöglichen, da vier Strecken in den Bahnhof münden. Ein doppelstöckiger und für den Betrachter



Eine Zugkreuzung im vorderen Teil des Bahnhofs. Hier wartet der Personenzug die Einfahrt eines Güterzugs ab.

Schattenbahnhöfe
Leuchtturm
Werft
Fischereihafen
Empfangsgebäude
Güt
Fabrik

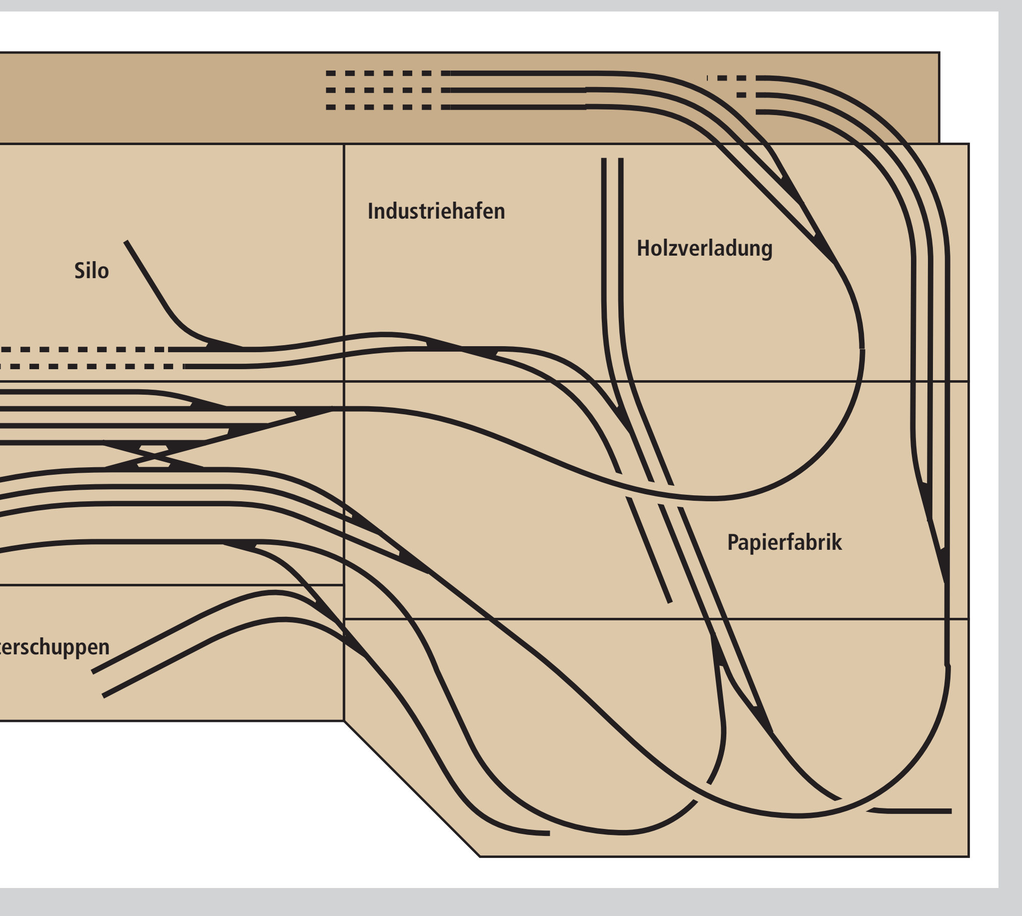


Das Empfangsgebäude entstand aus zwei Bausätzen des Bahnhofs „Reichelsheim“ von Kibri. Es erhielt einen hellen Anstrich und passt damit vom Aussehen her ganz gut nach Norwegen. Auf der Vorderseite zum Bahnhofsvorplatz wurde es zudem mit einer Überdachung aus dem Faller-Sortiment ergänzt. Die Treppen stammen ebenfalls aus einem Sortiment von Faller.





Das Bahnhofsgebäude liegt in Keillage zwischen den beiden Streckenästen. Daher war auf der Bahnsteigseite auch noch Platz für eine kleine Grünanlage – auf diese Weise wirkt die ganze Gestaltung sehr großzügig.



Der Gleisplan des Bahnhofs entstand in Anlehnung an das Vorbild des Ortes Hønefoss, der an der „Bergensbanen" (Oslo–Bergen) liegt; dort zweigen die „Jevnakerbanen" nach Roa und die „Randsfjordbanen" zum Randsfjord ab. Auf der Anlage führen die abzweigenden Strecken in zwei übereinanderliegende Schattenbahnhöfe. Sie bieten ausreichend Platz, um einen abwechslungsreichen Zugbetrieb zeigen zu können.



Die Bahnsteige nehmen Form an, die hier verwendeten Bahnsteigkanten stammen von Auhagen. Sie wurden direkt auf die Gleisunterlage aus Korkgummiplatten geklebt.



Der Zugang zum Zwischenbahnsteig erfolgt über schienengleiche Übergänge. Dazu wurden graue Polystyrolplatten passend zugeschnitten und zwischen den Schienenprofilen eingesetzt. Dabei war auf ausreichend Platz für die Spurkränze der Radsätze zu achten.

nicht sichtbarer Abstellbahnhof auf der Rückseite der Anlage bietet Platz für den Betrieb von zwölf Zügen. Von den eingangs erwähnten fünf Plänen einigten wir uns schließlich mit Finn Moe von NMJ auf den hier gezeigten Gleisplan.

Damit dieser Plan Wirklichkeit werden konnte, waren jedoch noch etliche Entscheidungen zu treffen. Welches Gleis- und Weichensystem und welche Fahrleitung sollten wir nehmen? Wie sollte die Anlage gesteuert werden? Auch die Frage nach dem zum Landschaftsbau verwendeten „Grünzeug" war noch offen. Erst nachdem diese Entscheidungen getroffen waren, konnte eine Bauzeit von 10 Monaten festgelegt und der erste „Auftritt" der Anlage bei der Intermodellbau Dortmund im April 2012 avisiert werden.

Die „Form" der Anlage wurde letztendlich von drei Kriterien beeinflusst – neben der Größe unseres Bau- und Ausstellungsraumes waren die Breite der Türen und die Ladefläche des Lkws zu berücksichtigen, denn es sollte ja noch alles transportabel bleiben. Bei einer geplanten Anlagengröße von 10,0 x 3,0 m bot unser Bauraum (insgesamt misst dieser 11,0 x 11,9 m) noch genügend Platz für Besucher; auf der Rückseite der Anlage sollte zudem noch ein Servicegang frei bleiben.

Alle Türen im Gebäude haben eine Breite von 85 cm oder mehr; die Ladefläche eines Lkws mit 7,5 t hat in der Regel rund 6 m Länge, 2,45 m Breite und eine Höhe von 2,30 m. Von Anfang an war uns klar, dass eine Anlage in der geplanten Größe auf dem Lkw nur in mehreren Etagen verstaut werden kann. Schon vor einiger Zeit haben wir uns daher ein Transportsystem aus Balken (6 x 8 cm) und Querträgern angeschafft. Die Balken werden dabei senkrecht an den beiden seitlichen Leisten im Laderaum mit Zurrbändern befestigt; die Querträger liegen auf Blechwinkeln und werden mit Schrauben fixiert. Auf diese Weise kann die lichte Höhe jeder Anlage angepasst

werden. Durch die senkrechten Balken verringert sich die Ladebreite auf 232 cm; im vorliegenden Fall können also jeweils zwei Segmente mit einer Breite von 80 cm und ein Segment mit einer Breite von 70 cm nebeneinander verladen werden. Die Länge der Anlagensegmente darf 200 cm betragen.

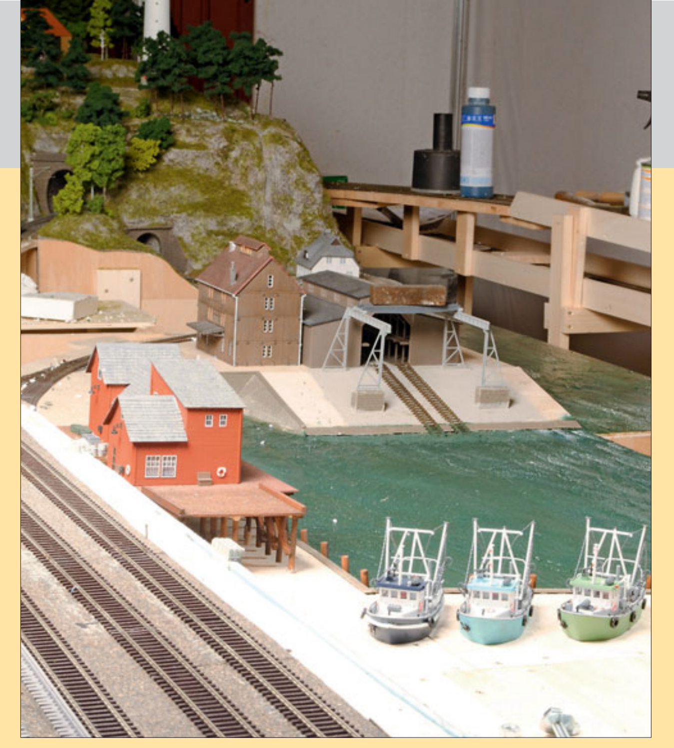
Dem auf Millimeterpapier gezeichneten Gleisplan wurden nun nach den oben genannten Maßen entsprechende Linien unterlegt. In zwei Fällen mussten die Anlagensegmente auf 190 cm gekürzt werden, weil ansonsten die Trennung mitten durch Weichen gegangen wäre. Nachdem noch einige Male die Anlagenteile umgezeichnet worden waren, „stand" der Gleisplan der Skandinavien-Anlage.

Auch diese Anlage wurde wieder nach dem Prinzip unseres „Standardsystems" erbaut. Alle Anlagenteile erhalten einen 10 cm hohen Grundrahmen, der aus Streifen einer 16 mm starken Tischlerplatte besteht. Diese 10 cm hohen Streifen werden in einem Raster von 40 x 40 cm stumpf miteinander verleimt und zusätzlich durch Spax-Schrauben fixiert. Als Anlagenunterbau haben wir Kisten mit den Maßen 80 x 20 cm und einer Höhe von 90 cm angefertigt.

Der Aufbau begann mit vier Unterbaukisten und einem 80er-, einem 70er- sowie einem weiteren 80er-Anlagenteil. Nachdem alle Kisten und Anlagensegmente auf diese Weise genau nach Zeichnung gebaut worden waren, konnten sie zusammengestellt und untereinander befestigt werden; dies erfolgte mit 8-mm-Maschinenschrauben. Das Gewicht der Anlagensegmente reicht aus, um auf eine Befestigung mit den Kisten zu verzichten. Das genaue Ausrichten erfolgte nun mithilfe der Wasserwaage, um eine absolut ebene Fläche zum Bau der Trassen zu erhalten.

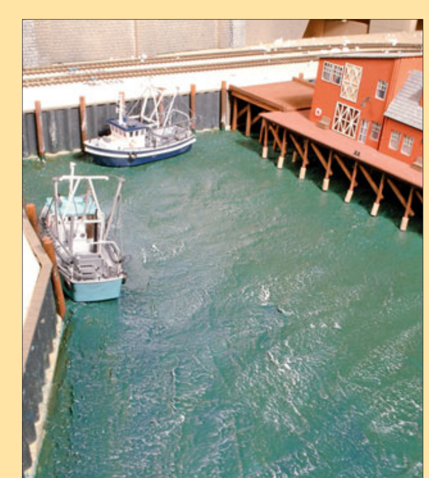
Gleistrassen und Bahnhofsflächen haben wir aus 10 mm starken Sperrholzplatten ausgesägt, auf denen vorher die Gleise und Weichen nach Plan ausgelegt und angezeichnet wurden. Zum Aufständern der Trasse haben wir die Reste der Grundrahmen und der Spanten aus 16 mm starker Tischlerplatte genutzt. Bei transportablen Anlagen muss alles verleimt *und* verschraubt werden, um ungewollte „Bewegungen" zu unterbinden …

Die Sperrholztrassen wurden alle mindestens 6 cm breiter als die Gleisbettung ausgeschnitten, um auch noch

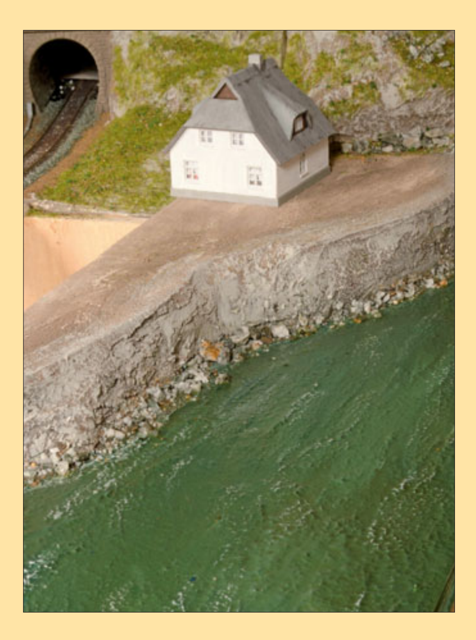


Der Fischereihafen liegt am hinteren Anlagenrand direkt vor der hier noch fehlenden Hintergrundkulisse, hinter der sich auch die beiden übereinanderliegenden Schattenbahnhöfe verbergen. Auf dem Hügel hinter der kleinen Werft wird später auch noch der große Leuchtturm Platz finden.

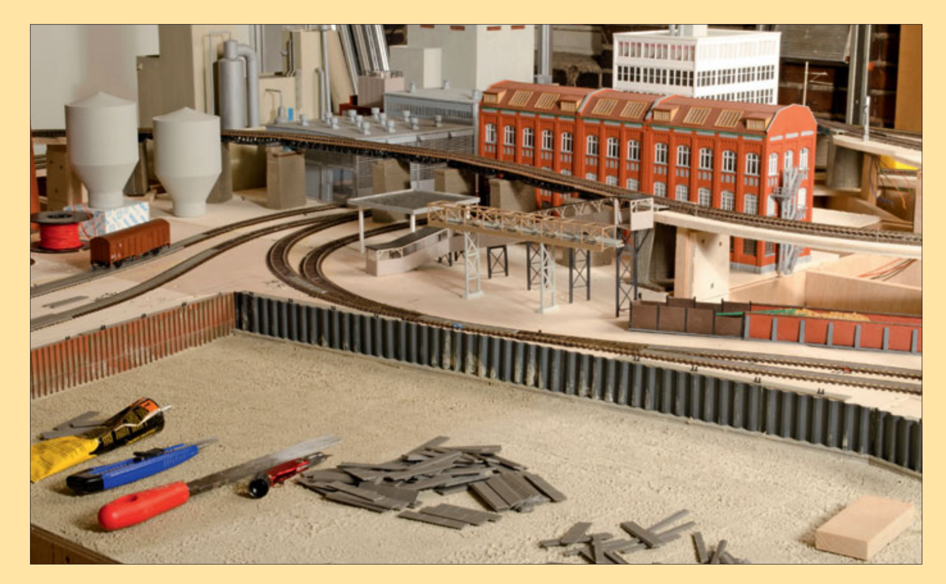




Die Werft entstand aus einem Bausatz von Walthers, der mit einem hölzernen Lagerhaus – einem Fertigmodell von Hornby – ergänzt wurde.



Die Wasserflächen entstanden aus der Spachtelmasse Ardex A 828, die direkt auf die Sperrholzflächen aufgetragen wurde; die „Wellen" konnten dann mit feuchten Haushaltsschwämmen getupft werden. Die Farbgebung erfolgte mit Abtönfarben, zum Abschluss kam darüber noch eine Schicht hochglänzender Klarlack.



Die Papierfabrik im Bau. Die Anordnung der Gebäude entspricht hier noch nicht dem endgültigen Standort – es waren mehrere Anläufe erforderlich, bis das ansprechendste Arrangement gefunden war. Die Kaimauern des Hafenbeckens stammen von Faller, links wurde eine Trapezblechplatte von Auhagen verwendet. Die Wasserfäche wurde schon gespachtelt und mit der aufgetupften Wellenstruktur versehen.



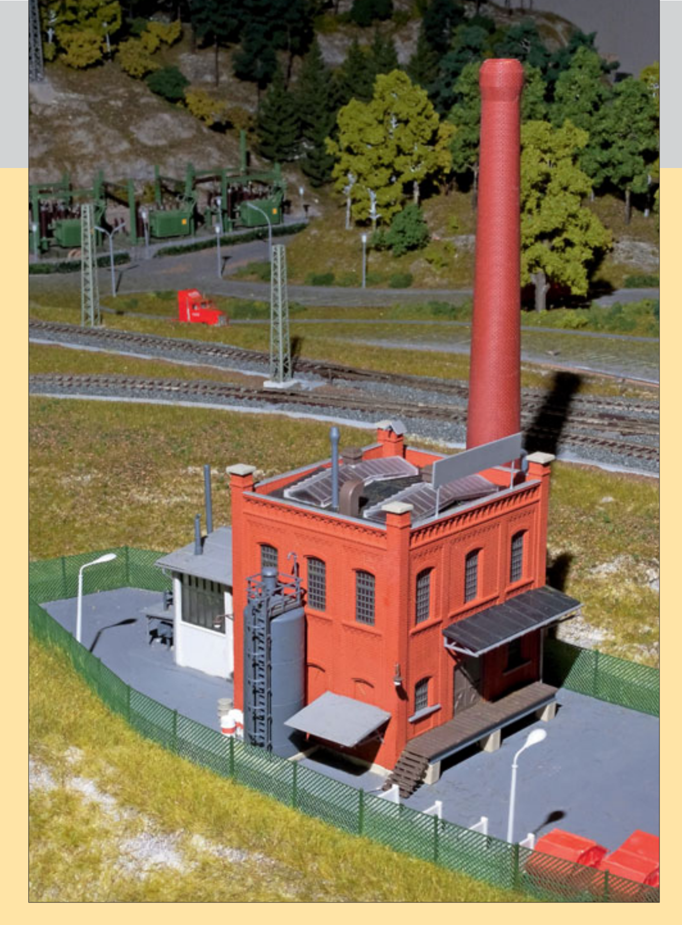


So sah das Fabrikgelände während des Baus von der späteren Anlagenvorderseite her gesehen aus. In der Mitte ist die erhöht liegende Bahnstrecke zu sehen, im Vordergrund das Zufahrtsgleis zur Fabrik und zum Hafen sowie das Stichgleis zum Güterschuppen, der nur über eine Sägefahrt zu erreichen ist.





Hier ist der grundsätzliche Aufbau der Anlage gut zu erkennen. Die einzelnen Anlagensegmente entstanden aus 16 mm starken Tischlerplatten, die Segmentkästen ruhen dabei auf Kisten aus dem gleichen Material.
Links: Noch einmal zurück zum Industriehafen – dort steht der große Überladekran von Walthers schon an seinem vorgesehenen Standort.





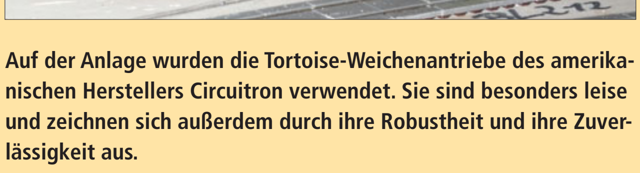
Auf der Anlage sind die unterschiedlichsten Industriebauten zu finden. So fand beispielsweise die kleine Fabrik aus dem Kibri-Sortiment auf der linken Anlagenseite Platz, das große Silogebäude am Industriehafen kommt dagegen wieder von Walthers (das Modell gab es auch ähnlich einmal bei Trix).
Unterhalb der Bahnstrecke sind auch schon die „Timber Grappler" von Walthers bei der Holzverladung im Einsatz.
Unten: Ebenfalls von Walthers kommen die meisten Gebäude der Papierfabrik, die hier noch probeweise aufgestellt sind – das Bild auf der nächsten Seite zeigt ihre endgültige Anordnung.











Auf der Anlage wurden die Tortoise-Weichenantriebe des amerikanischen Herstellers Circuitron verwendet. Sie sind besonders leise und zeichnen sich außerdem durch ihre Robustheit und ihre Zuverlässigkeit aus.



Die Hauptgebäude der Papierfabrik sind am rechten Anlagenrand zu finden. Wälder und Hintergrundkulisse vermitteln den Eindruck von Weite …
Im Bild links ist zu sehen, wie dieser Teil während der Bauzeit aussah – hier geht es dann eher recht beengt zu …

Kabelkanäle verlegen und die Fahrleitungsmaste aufstellen zu können. Die Roco-Line-Gleise haben wir auf den Bettungsstreifen aus Korkgummi von Heki verlegt. Gleise und Bettungsstreifen wurden lediglich mit Pattex aufgeklebt, um Schallbrücken zum Segmentkasten zu vermeiden. Als Weichenantriebe haben wir diejenigen von Tortoise genommen (Hersteller Circuitron, sie sind beispielsweise über Walthers zu bekommen). Diese Antriebe sind sehr leise und drücken mit hoher Kraft die Weichenzungen an die Backenschienen.

In den Kurven verlegten wir gebogene Roco-line-Gleise in den Radien 5 und 6 (542 bzw. 604 mm). Dies geschah, weil bei Ausstellungen die Besucher meist eine sehr hohe Luftfeuchtigkeit verursachen. Beim Aufbau sind die Ausstellungshallen in der Regel auch
(weiter auf Seite 59)

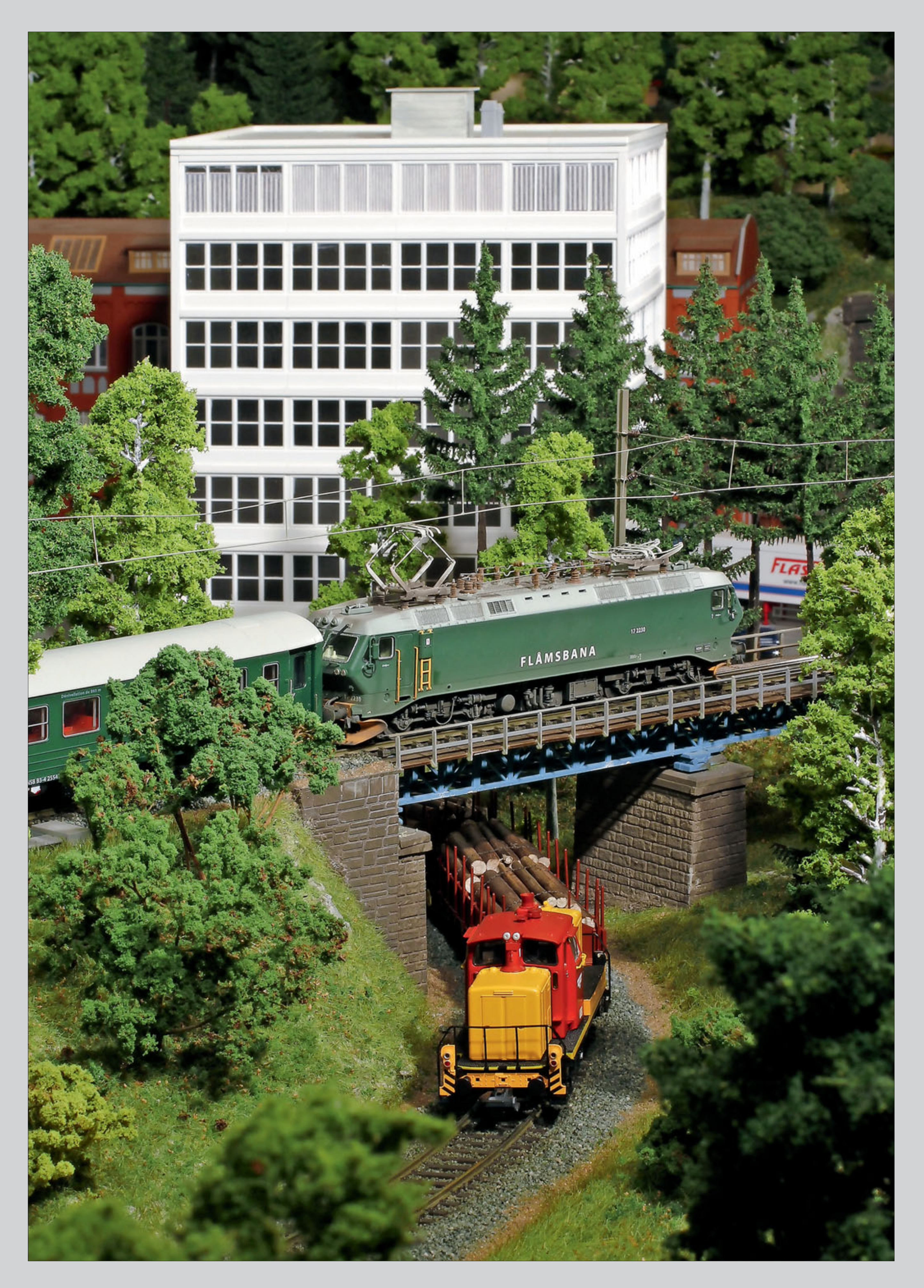


Ein Dieseltriebwagen der Bauart Cmdo 7b mit einem Koffer-Gepäckanhänger Gx 1454 auf dem Weg zum Bahnhof. Wie die meisten auf der Anlage eingesetzten Triebfahrzeuge stammt auch dieses interessante Modell von NMJ.

Linke Seite: Eine moderne Diesellok der norwegischen Baureihe Di6 hat mit einem Güterzug gerade den Schattenbahnhof verlassen und wird gleich den Bahnhof erreichen. Im Bereich der Papierfabrik wird die Bahnstrecke über eine Brücke geführt.



Rechts: Unmittelbar am vorderen Anlagenrand befindet sich die Straßenzufahrt der Papierfabrik mit dem Pförtnerhäuschen. Auch wenn der größte Teil des hier anfallenden Transportaufkommens offensichtlich noch mit der Bahn bewältigt wird, spielt der Lkw-Verkehr eine wichtige Rolle.


FLÅMSBANA

Hinter dem Wäldchen neben der Papierfabrik befindet sich noch ein idyllisch gelegenes modernes Wohnviertel, in dem gerade die Müllabfuhr unterwegs ist – schließlich soll ja alles sauber bleiben … Die Wohnhäuser entstanden aus abgewandelten Bausätzen von Auhagen, die mit Flachdächern versehen wurden.



Linke Seite: Ein von einer Ellok gezogener Personenzug der Flåmsbahn hat gerade den Bahnhof verlassen und wird gleich den Tunnel erreichen, hinter dem sich der Schattenbahnhof verbirgt. Das Gleis unten führt vom Bahnhof zur Papierfabrik und zum Industriehafen, wo die Rangierlok eine Holzladung abgeholt hat.

Dampfloks und moderne Eisenbahn müssen kein Gegensatz sein – auch in Norwegen gibt es schließlich dampfbespannte Museumszüge. Im Hintergrund ist der kleine Leuchtturm an der Einfahrt zum Industriehafen zu sehen.

Rechte Seite: Der Personenzug der Flåmsbahn verlässt gerade den hinteren Bahnhofsteil auf der Strecke zum oberen Schattenbahnhof, gleichzeitig hat ein Güterzug mit zwei Loks der Baureihe Di8 aus dem vorderen Bahnhofsteil Ausfahrt erhalten.




FLÅMSBANA

Direkt hinter dem Bahnhof liegt der Fischereihafen mit seinen grauen Lagerhäusern; dort befindet sich auch eine Feuerwache. Der kleine Hügel rechts bildet die optische Trennung zum Industriehafen. Dort ist auch die eindrucksvolle Holzverladeanlage zu finden, die Baumstämme werden offensichtlich zum größten Teil per Schiff angeliefert. Das Modell des großen Überladekrans stammt von Walthers.

noch nicht beheizt, was dann schnell zu Temperaturunterschieden von bis zu 15° führt. Dies hat auf unseren ersten Anlagen zu üblen Gleisverwerfungen des Flexgleises in den Kurven geführt! Bei einer weitgehend stationären Heimanlage kann man diesen Aspekt jedoch vernachlässigen.

Bei sanften Kurven und in der Geraden haben wir bei dieser Anlage das Flexgleis zunächst auch gleich über die Trennkanten der einzelnen Anlagensegmente hinweg verlegt. Erst nach dem Abbinden des Klebers wurden die Gleise mit einer Trennscheibe durchschnitten. Auch die Trennstellen für Brems- und Halteabschnitte vor den Signalen wurden so hergestellt. In jedem Anlagenteil wurden die an den Schienenprofilen angelöteten Kabel in den „Untergrund" zu einer Lötleiste geführt. Über ein 36poliges Kabel erfolgt die Verbindung zwischen jeder Lötleiste und dem zentralen „Rangierverteiler"; von dort wird die Verbindung mit der Steuerelektronik von Gahler und Ringstmeier hergestellt.

Die Landschaft entsteht

Nach den ersten Probefahrten konnten wir mit dem Landschaftsbau beginnen. Wie schon mehrfach andernorts beschrieben, entstand die Landschaft in bewährter Weise aus 5 cm dicken Styroporplatten aus dem Baumarkt. Diese Platten haben eine relativ hohe Festigkeit und wurden nach dem Zuschnitt mit unverdünntem Ponal zwischen den Geländespanten befestigt. Bei Tunnelstrecken, die mit „Landschaft" überbaut werden, empfiehlt es sich, die Gleise mit Zeitungen gegen Leimtropfen abzudecken. Je nach gewünschter Geländeform haben wir mehrere Styroporplatten aufeinander geklebt.

Am nächsten Tag war der Leim soweit getrocknet, dass wir mit scharfen Messern den Platten die grobe Geländeform geben konnten. Die abgeschnittenen Teile bewahrten wir auf, da beim Überzug des Styropors mit dem Haftputz „Rotband" hier und da noch Nachbesserungen erforderlich waren. Die „scharfen" Kanten der Platten sind in jedem Fall zu „brechen" oder mit aufgeklebten Resten aufzufüllen. Der Auftrag des Haftputzes Rotband erfolgte von Hand; es empfiehlt sich, die Hände bei dieser Arbeit mit dünnen Haushaltshandschuhen zu schützen. Die Deckschicht beträgt bei unserer Anlage im Schnitt 2-3 mm.





An dem Gelände von Holzverladung und Papierfabrik gibt es viel zu tun – hier macht sich der Rangierdiesel nützlich. Die Förderbänder und Produktionsgebäude der Papierfabrik stammen aus Bausätzen von Walthers, teilweise wurden sie auch komplett selbst gebaut. Auch die hintere Bahnstrecke führt hier auf einer Brücke über das Industrieareal.





Linke Seite: Im Fischereihafen hat ein alter Windjammer festgemacht. Das Modell des Dreimasters ist zwar nicht ganz maßstäblich, aber da er direkt vor der Hintergrundkulisse steht, fällt dies nicht weiter auf.

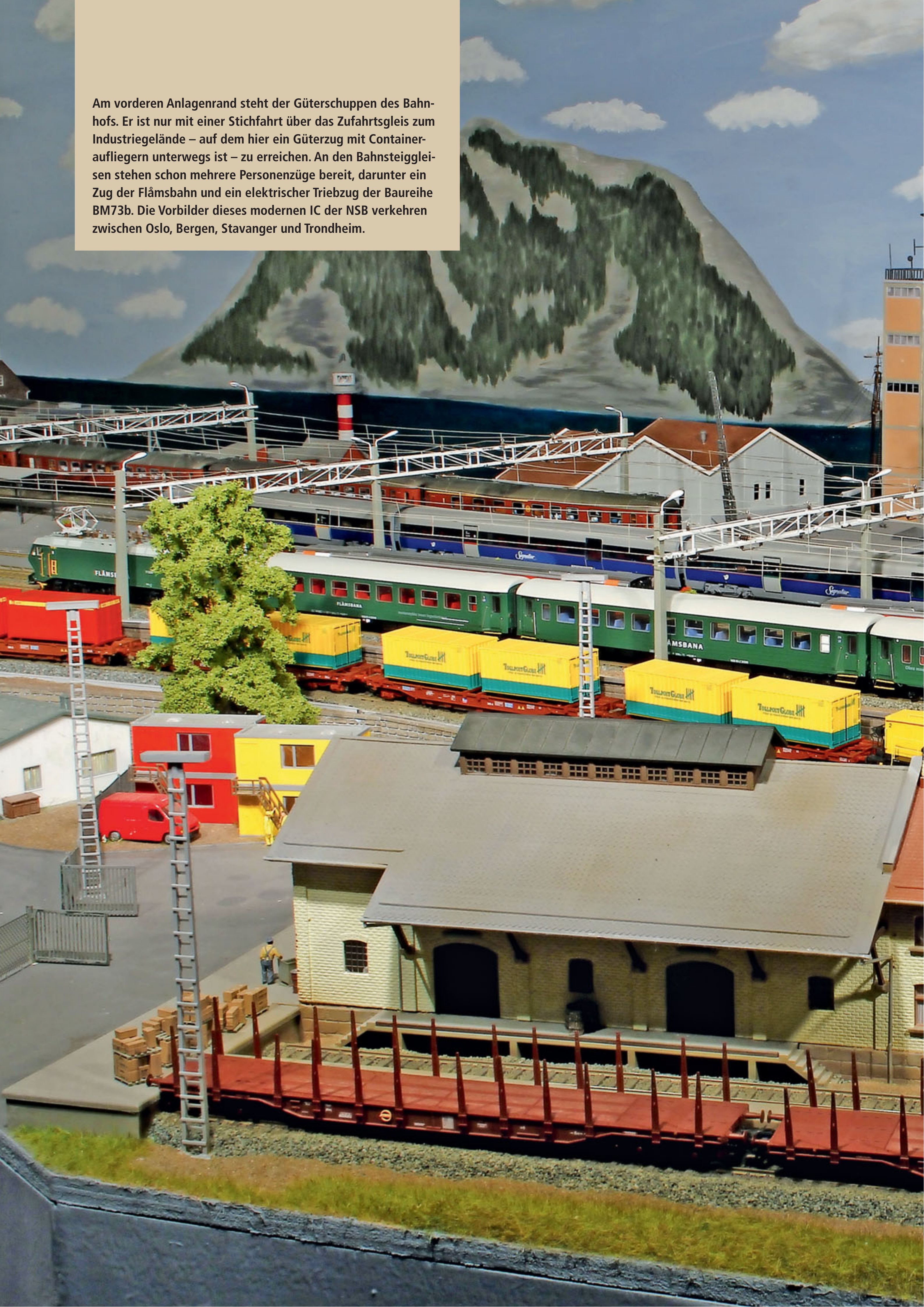
Nach dem vollständigen Abbinden konnte das Einfärben erfolgen, hierzu benutzten wir preisgünstige Abtönfarben aus dem Baumarkt; mit den Farbtönen Weiß, Schwarz, Braun und Ocker waren wir fertig ausgestattet. Mit einem breiten Pinsel und einer Blumenspritze feuchteten wir den Haftputz an und strichen das ganze Gelände zuerst weiß ein – denn dunkler machen ist deutlich leichter als das nachträgliche Aufhellen. Die vorgenannten Farben mischten wir mit einem breiten Pinsel unter Zugabe von Wasser aus der Blumenspritze zu einem erdfarbenen Gemisch. Der Farbauftrag benötigte rund einen Tag zum Trocken; danach konnten wir „Lichter“ mit einem fast trockenen Pinsel, einem Haushaltschwamm und der „Granitfarbe“ von Heki (7102) setzen. Der dunkle Untergrund wirkt zusammen mit der helleren Granitfarbe wie echter Fels. „Landschaft“ auf einer Modelleisenbahn ist nur mit Geduld zu erreichen, da immer wieder Trocknungszeiten den schnellen Weiterbau behindern.

(weiter auf Seite 65)





Für die Lagergebäude im Fischereihafen wurden die Wandelemente von DPM verwendet. Die kleine Werft hat anscheinend schon einmal bessere Tage gesehen. Aber immerhin wird hier noch gearbeitet und ein Fischkutter ausgebessert und neu gestrichen. Im Bild unten läuft gerade ein kleiner Frachter in den Industriehafen ein.



Am vorderen Anlagenrand steht der Güterschuppen des Bahnhofs. Er ist nur mit einer Stichfahrt über das Zufahrtsgleis zum Industriegelände – auf dem hier ein Güterzug mit Containeraufliegern unterwegs ist – zu erreichen. An den Bahnsteiggleisen stehen schon mehrere Personenzüge bereit, darunter ein Zug der Flåmsbahn und ein elektrischer Triebzug der Baureihe BM73b. Die Vorbilder dieses modernen IC der NSB verkehren zwischen Oslo, Bergen, Stavanger und Trondheim.


FLÅMSBANA
8.709
8.710
NSB MENY Kafé


Næsset
MEK. VERKSTED AS
SCHENKER
SCHENKER

Auf dem linken Anlagenteil sind im Vordergrund noch einige kleinere Industriebetriebe zu finden. Auf einer Anhöhe im Hintergrund steht ein weiterer, weithin sichtbarer Leuchtturm.



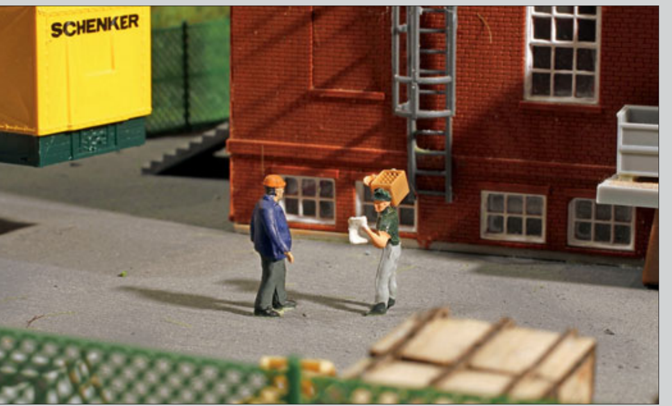
Nachdem jedoch alles wieder gut durchgetrocknet war, konnten wir mit der Begrünung der Anlage beginnen. Wir benutzten dazu ein elektrostatisches Beflockungsgerät und die diversen Grasfasern von Heki. Mit verdünntem Ponal-Weißleim wurden die Stellen bedeckt, die „grün" werden sollten. Die 6 mm langen Fasern in hell- und mittelgrün (3367, 3368) trugen wir getrennt auf – und das Ergebnis bestätigte diesen „doppelten" Aufwand. Jetzt fehlten noch Bäume und Büsche; bei ihrem Aufstellen kamen die Vorteile der Styropor-Haftputz-Methode zum Tragen. Wir benötigten nur einen Schraubendreher, stachen Löcher in den Untergrund und setzten darin die Bäume und Büsche ein.

Für das „Wasser" in den beiden Hafenbecken wurde die Spachtelmasse „Ardex A 828" direkt auf das Sperrholz aufgetragen und mit einem feuchten Haushaltsschwamm die „Wellen" getupft. Nach dem Trocknen konnte die Spachtelmasse mit Abtönfarben blau, grün und ocker eingefärbt werden. Zuvor wurden aber noch Spundwände aus der Auhagen-Trapezdachplatte (41613) und und der Kaimauer von Faller (131012) angefertigt. Zum Schluss bekamen die Hafenbecken mit hochglänzendem Klarack ihr „Wasser".

Da die Gleise der Hafenbahn nicht nur innerhalb der Papierfabrik im Straßenniveau liegen sollten, wurden 3,2 mm dicke Hartfaserplatten neben den Roco-Gleisen festgeklebt. Der Raum zwischen den Schienenprofilen wurde mit „Betonplatten" von Auhagen (Gleiseinlagen 48603) gefüllt. Die Schiffe findet man bei Kibri, Walthers und Artitec; das Segelschiff stammt von Revell und ist auf einem „Freundschaftsbesuch" in Norwegen. Ebenfalls von Walthers stammt die auf Holzstäben errichtete Mole mit den diversen kleinen Lagerhäusern, die aus Lasercut-Bausätzen entstanden. Auch die Lagerhäuser, das Silo und die Papierfabrik inklusive des Verwaltungsgebäudes sind aus den USA importiert.

In der Papierfabrik befindet sich ein älteres Produktionsgebäude, das von Kibri als „Siux-Schuhfabrik" (39810) angeboten wird. Ebenfalls von Kibri ist das Empfangsgebäude, das aus zwei Bausätzen des Bahnhofs Reichelsheim (39492) entstand. Der etwas versteckt liegende Bauernhof auf der linken Anlagenseite stammt von Auhagen (11390), ebenso die mit Flachdächern versehenen Wohnhäuser (11402) auf der rechten Anlagenseite. Für die meisten Lampen wurden wir ebenfalls im Sortiment der Marienberger fündig.

Das Modellbau-Team Köln hat bisher immer weitgehend selbstgefertigte Bäume „gepflanzt". Bei dieser Anlage haben wir dagegen nur Fertigprodukte von Heki verwandt – und wir sind mit dem Ergebnis recht zufrieden. Etwas Handarbeit mussten wir jedoch trotzdem machen. Die Belaubung, speziell bei den Birken, wirkte sehr „klumpig" und musste ausgedünnt werden. Eine Rückfrage beim Hersteller ergab, dass dies wahrscheinlich mit dem Transport der Bäume und dem dadurch verursachten Abfallen der Flocken zusammenhängt.



Rund um die kleinen Industriebetriebe sind eine Reihe liebevoll gestalteter Szenen zu entdecken. Die Gebäude stammen von Walthers und Kibri und wurden teilweise nach norwegischen Vorbildern abgeändert.

Die Steuerung der Anlage

Auch hier haben wir uns wieder für die analoge Steuerung per Computer der Firma Gahler und Ringstmeier (Recklinghausen) entschieden, die sich auch schon bei unseren anderen Ausstellungsanlagen bewährt hat. Sie bietet einen weiteren Vorteil, wenn wie in unserem Fall regelmäßig eine neue Anlage gebaut wird. Nach einigen Modifizierungen kann diese Steuerung nämlich auch für die nächste Anlage genutzt werden, ohne dass es erforderlich ist, die Platinen jeweils neu zu kaufen. Außerdem benötigen die Loks keine Decoder, die dann auch noch programmiert werden müssen. Ebenso entfallen die Decoder zur Weichen- und Signalansteuerung.

Die Strecken werden in Brems-, Halte- und Fahrabschnitte unterteilt. Diese Abschnitte bekommen eine Nummer,

(weiter auf Seite 68)



Auf dem linken Teil der Anlage dominiert eine weiträumig gestaltete Landschaft mit einer großzügig geschwungenen Streckenführung. Den Gütervekehr übernehmen meist die bekannten Nohab-Diesselloks, hier in der aktuellen roten Lackierung der NSB. Daneben kommen aber auch Elloks wie die Baureihe EL14 zum Einsatz, auf dem Bild oben in der alten braunen Farbgebung, unten dagegen im „neuroten“ Outfit.
Rechts: Auf der hinteren Strecke strebt ein vierteiliger IC-Triebzug dem Bahnhof entgegen.




N.FR.NILSEN

die im Rechner hinterlegt ist, ebenso die Weichen und Signale. Bei der Verdrahtung gehen wir folgendermaßen vor. Bei jedem Segment führen alle Leitungen von Gleisabschnitten und Verbrauchern zunächst auf eine Lötleiste. 36-polige Kabel übernehmen die weitere Verbindung zu einem „Rangierverteiler“, von dort geht es weiter auf die Rückseite des Elektronikrahmens mit den entsprechenden Steuerungsplatinen. Auf diese Weise können alle benötigten Steuersysteme zentral in einem Rahmen untergebracht werden.

Wenn die Verdrahtung erledigt ist, beginnt die Programmierung, denn der Rechner „kennt“ die Anlage und die darauf verkehrenden Züge noch nicht. Wir beginnen also mit jedem Block, jeder Weiche und jedem Signal in der vorliegenden Reihenfolge. Auch jede einzelne LED der Signale wird eingegeben, um später das richtige Signalbild zur entsprechenden Fahrstraße zu erhalten. Die nach Ländern unterschiedlichen Signalbilder sind bereits im Programm enthalten und müssen nicht extra bestellt werden.

Nun können die Fahrstraßen im Rechner eingegeben werden: so soll beispielsweise Zug 1 von A nach C ohne Halt in B und nur durch Gleis 2 in unseren Bahnhof fahren. Die einzelnen Züge melden wir nach dem Aufstellen auf dem Gleis an und weisen ihnen die entsprechende Geschwindigkeit zu. Dabei können auch einige Gleisabschnitte mit einer höheren oder niedrigeren Geschwindigkeit vorgesehen werden. Dies birgt jedoch die Gefahr, dass der eine Zug wie gewünscht die Geschwindigkeit reduziert und ein anderer Zug einfach stehen bleibt … Sobald sich so ein „Fehler“ einstellt, kann jedoch auch bei laufendem Betrieb die Fahrgeschwindigkeit eines einzelnen Zuges verändert werden.

Die Einteilung der Blockstrecken sollte dem längsten Zug entsprechen, um einen „flüssigen“ Betrieb zu erreichen. Um Sicherheit für Zug und Strecke zu erhalten, wird der letzte Wagen (mindestens zwei Achsen) mit Widerstandslack oder mit einem Roco-Radsatz mit Widerstand versehen. Somit bleibt beim Abkuppeln einzelner Wagen der Blockabschnitt gesperrt, obwohl die *(weiter auf Seite 72)*



Die Di3.615 verlässt mit einem Güterzug den Bahnhof. Diese Strecke führt zum Fischereihafen, von dort geht es weiter zur Papierfabrik und zurück zum Bahnhof.




NOR-CARGO

Auf der linken Seite verläuft die Landstraße, die sich hier in buntem Fahnenschmuck präsentiert; an der Straße ist auch ein Umspannwerk zu finden. Die beiden Dieselloks der Baureihe Di8 kommen mit einem Containerzug aus dem Schattenbahnhof und werden gleich den Bahnhof erreicht haben.

Oben: Die Elloks der Baureihe EL17 wurden beim Vorbild für die Expresszüge mit den B7-Wagen der NSB gebaut.
Unten: Die Dieselloks der Reihe Di8 werden ausschließlich im Güterzugeinsatz verwendet und beim Vorbild auf der Nordlandsbanen vor schweren Containerganzzügen in Doppeltraktion eingesetzt.





Lok bereits weitergefahren ist – nach kurzer Zeit meldet der Rechner in diesem Fall „Zug zu lang“. Ein Auffahren des nächstfolgenden Zuges ist somit ausgeschlossen. Bei Entfernen einer Lok vom Zug wird diese im Rechner ab- und eine neue Lok angemeldet; der Block bleibt wegen des Widerstandes im letzten Wagen gesperrt. Die vorgezeigten Darstellungen sind nur ein kleiner Abriss der Möglichkeiten dieser analogen Steuerung.

Eine Rundreise über die Anlage

Wie könnte jetzt eine Reise über die Anlage aussehen, gewissermaßen aus der Perspektive eines Preiserleins? „Ein Taxi hat mich von der nahe gelegenen Stadt zum Bahnhof gebracht. Straßen und Bahnhof sind mit norwegischen Fahnen geschmückt, denn heute, am 17. Mai, ist Nationalfeiertag. Ich löse meine Fahrkarte und gehe auf den Bahnsteig hinaus. Da es sich um einen Keilbahnhof handelt, führen auf beiden Seiten des Bahnhofsgebäudes Gleise vorbei. Ein kurzer Blick auf den Aushangfahrplan zeigt mir, auf welchem Gleis mein Zug abfährt. Da noch etwas Zeit ist, bleibe ich unter der Überdachung auf der rechten Seite stehen und schaue dem Zugverkehr zu.

Ein Güterzug, beladen mit Containern, fährt von links kommend in den Güterbahnhof ein und bleibt vor dem Rot zeigenden Signal stehen. Aus der anderen Richtung fährt ein Reisezug der Flåmsbahn mit einer grünen Lok und grünen Wagen ein. Nachdem er angehalten hat, wird es auf dem Bahnsteig für kurze Zeit hektisch – offensichtlich wollen hier viele Reisende umsteigen. Nachdem der Zug der Flåmsbahn den Bahnhof verlassen hat, fährt mein IC in Form eines blauen Triebwagens ein. Nach kurzem Aufenthalt setzt sich IC 62 in Bewegung und passiert auf einer Brücke eine Papierfabrik, die sich auf beiden Seiten der Strecke hinzieht. Aus dem Fenster fällt mein Blick auch auf den Industriehafen – hier wird gerade ein Holzfrachter von einem riesigen Überladekran entladen. Die Holzstücke landen in einem Trichter, ein Laufband befördert sie in die Häckselmaschine. Ich kenne nicht alle Vorgänge zur Papierherstellung, jedoch dürften nach der Anzahl der Gebäude einige Betriebsabläufe erforderlich sein, bevor die fertigen Papierrollen auf die Bahn verladen werden können.

Gleich nach dem Passieren der Papierfabrik fährt mein IC in einen Tunnel. Im Tunnel muss wohl eine Ausweichstelle sein, denn dort wartet ein Zug auf unsere Vorbeifahrt. Da ich nur die Lichter der Lok erkennen kann, muss es sich um einen Güterzug handeln. Nach einiger Zeit wird es wieder hell, denn der IC hat den Tunnel verlassen und erreicht den nächsten Bahnhof.

Hm, irgendwie werde ich das Gefühl nicht los, hier schon einmal gewesen zu sein ... aber das ist wahrscheinlich nur eine optische Täuschung. Direkt hinter dem Bahnhof liegt ein alter Fischereihafen. Man schaut zwar auf das offene Meer, jedoch ist der Hafen durch eine davor liegende Insel vor schwerer See geschützt. Im Fischereihafen herrscht reges Treiben, zahlreiche Fischerboote sind zu sehen. Eine kleine Werft, auf der ein Fischtrawler repariert wurde und jetzt noch sein Anstrich erneuert wird, hat aber ebenfalls schon bessere Tage erlebt. Auch erkenne ich einen kleinen Leuchtturm auf der Mole, der den Fischerbooten in der Nacht oder bei Nebel die Einfahrt erleichtern soll.

Züge in grüner Landschaft. Nachdem auf den bisherigen Anlagen des Modellbauteams meist selbstgebaute Bäume verwendet wurden, kamen hier jetzt in erster Linie Fertigprodukte von Heki zum Einsatz – was den Gesamteindruck keineswegs schmälert.

Das Steilufer ist dicht mit Kiefern bewachsen, wie es in Norwegen oft zu sehen ist. Auf der Spitze am Steilufer steht ein weiterer und deutlich größerer Leuchtturm. Aus dem anschließenden Wald spitzen die Dächer eines Bauernhofes hervor. Von meinem Fenster aus sehe ich auch eine Feuerwache. Davor stehen die Fahrzeuge, die gerade geputzt werden. Nachdem sich mein IC 62 wieder in Bewegung gesetzt hat, fahren wir an einer großen Güterabfertigung vorbei. Hier werden einige Lkws beladen, unter einem Kran steht eine große Holzkiste bereit. Zahlreiche Gleise zeugen von der Bedeutung dieses Umschlagplatzes.

Nach kurzer Fahrt durchfahren wir einen weiteren Tunnel – wenn es wieder hell wird, habe ich das Ziel meiner Fahrt erreicht. Obwohl – heute habe ich wirklich das Gefühl, wieder am gleichen Ort anzukommen! Eine Sehenswürdigkeit meines Wohnortes habe ich fast vergessen: wir haben die weit und breit größte Stabkirche. Unsere stammt aus dem 13. Jahrhundert, und viele ihrer Details weisen sogar noch auf die Wikingerzeit hin. Da sie so gut erhalten ist, wird sie jedes Jahr von vielen Touristen besucht.“





Ein ganz besonderer Blickfang ist die große Stabkirche auf der linken Seite der Anlage. Das Vorbild des Modells stand zunächst in dem kleinen Dorf Gol (Provinz Buskerud) und wurde 1885 im Norsk Folkemuseum bei Oslo im ursprünglichen Zustand rekonstruiert; die ältesten erhaltenen Teile der Kirche stammen noch aus dem Jahr 1212. Das Modell besteht komplett aus Holz und entstand aus einem aufwendigen Lasercut-Bausatz, der in Deutschland u.a. bei Krick (www.krick-modell.de) erhältlich ist.

Profitipps für die Praxis



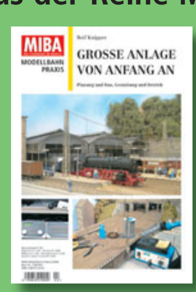
Beim Zubehör für den Modellbahn-Landschaftsbau gab es in den letzten Jahren eine geradezu revolutionäre Entwicklung. Ausgangspunkt ist sicherlich die flächendeckende elektrostatische Begrasung mithilfe von preiswerten Geräten und langen Fasern. Aber selbst kleine Pflanzen wie Lupinen, Farne oder Blüten werden inzwischen einzeln angeboten. MIBA-Autor Horst Meier – ein langjähriger Praktiker in puncto Anlagenbau und -gestaltung – hat die komplette Bandbreite moderner Landschaftsmaterialien verarbeitet und gibt in dieser Ausgabe der MIBA-Reihe „Modellbahn-Praxis" sein Knowhow weiter. Schritt für Schritt beschreibt er die Erstellung von Wäldern und Feldern, Gärten und Wiesen, Felsen, Flüssen und Gewässern – und das alles in superrealistischer Ausführung. Wer Wert darauf legt, dass seine fein detaillierten Fahrzeuge in einer adäquaten Modellbahnlandschaft verkehren, kommt an dieser „Schatzkiste" vom Praxisratgeber nicht vorbei.

MIBA-Modellbahn-Praxis 2/2012: 84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 280 Abbildungen
Best.-Nr. 15087444 · € 10,–

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



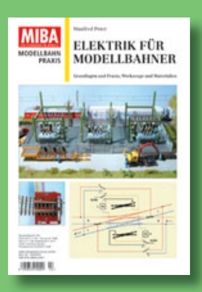
Best.-Nr. 150 87430



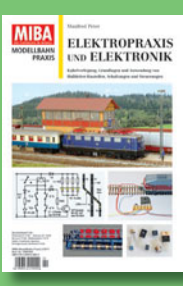
Best.-Nr. 150 87431



Best.-Nr. 150 87434



Best.-Nr. 150 87435



Best.-Nr. 150 87442



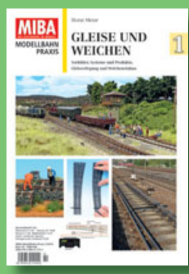
Best.-Nr. 150 87437



Best.-Nr. 150 87438



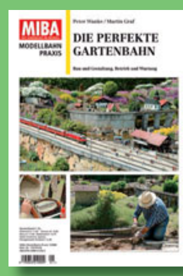
Best.-Nr. 150 87439



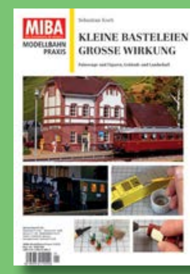
Best.-Nr. 150 87440



Best.-Nr. 150 87441



Best.-Nr. 150 87436



Best.-Nr. 150 87443

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,–



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 -0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de



Das Altensteigerle

Text: Andreas Claus · Bilder: Martin Knaden

Panorama über den Bahnhof Altensteig, dem eigentlichen Ausgangspunkt der Strecke. Die Gleisanlagen entsprechen in ihrem Umfang der größten Ausdehnung, wie sie in den 30er-Jahren erreicht wurde.

Ein mitgebrachter H0-Bahnhof war Auslöser für den Bau dieser Schmalspuranlage nach Vorbild des „Altensteigerle“ von Nagold nach Altensteig an den Rändern des Nordschwarzwaldes. Mittlerweile existiert natürlich weit mehr als der Bahnhof Altensteig, verfolgen die Erbauer doch das Ziel, dem nicht mehr existenten Original ein 1:1-Denkmal im Modell zu setzen. Entstanden ist dabei die wohl größte Schmalspuranlage Deutschlands nach konkretem Vorbild und ein Ende ist noch nicht in Sicht …

Das Vorbild der Anlage ist die 1000-mm-Schmalspurstrecke von Nagold nach Altensteig. Eröffnet wurde die Strecke durch das Obere Nagoldtal am 29. Dezember 1891, am 30. September 1962 endete der Personenverkehr und am 22. Mai 1967 fuhr der letzte Güterzug. Die Streckenlänge betrug 15,11 km, davon 12,06 km im Seitenplanum der Straße.

Die Initiative zum Bau der Nebenbahn ging von Altensteig aus, wobei vornehmlich die Holzabfuhr erleichtert werden sollte. In der waldreichen Gegend um Altensteig gab es zahlreiche Sägewerke und bislang wurde das Holz mit Pferdefuhrwerken transportiert oder auf dem Fluss Nagold geflößt. Im Antwortschreiben der königlichen Regierung an die Stadt Altensteig heißt es: Der Bau sei zur alsbaldigen Ausführung bestimmt.

Das Enteignungsgesetz vom 28. Juni 1889 ermöglichte einen schnellen Baubeginn, die Baukosten lagen letztendlich beim Doppelten der veranschlagten Bausumme. Das scheint also bis heute eine Eigenart bei Bauprojekten der öffentlichen Hand. Somit war das Obere Nagoldtal an die normalspurige Nagoldtalbahn angeschlossen.

Markant und bekannt sind die vier Ts-5-Dampflokomotiven, von denen eine in der Schweiz (Blonay-Chamby) erhalten geblieben ist. Es handelt sich dabei um die 99 193, die zusammen mit der Diesellok V 29 die letzten Betriebsjahre abdeckte. Die Jung-Diesellok V 29 kam nach dem Ende des „Altensteigerle“ zur MEG und später dann nach Bruchhausen-Vilsen, wo sie im musealen Fahrbetrieb vor zwei Original Altensteiger Wagen zu bewundern ist. Die Schmalspurstrecke Nagold–Altensteig war übrigens immer wieder Schauplatz für den Probebetrieb exportbestimmter meterspuriger Dieselloks von MAN und Krauss Maffei, die vor den Schmalspurwägelchen oft überproportioniert wirkten. Wer mehr über die Geschichte der Schmalspurbahn wissen möchte, dem sei das reichbebilderte Buch „Das Altensteigerle” empfohlen.

Heute erinnert noch einiges an die Bahn: Bahnhofsgebäude in Altensteig, Berneck, Rohrdorf und die Gesamtanlage Bahnhof Nagold. In Ebhausen steht zur Erinnerung ein Schmalspurwagen, in Nagold wurde anlässlich der Landesgartenschau 2012 eine umfangreiche Schauanlage mit mehreren Gleisen und Rollbockgrube erstellt. Auch für Altensteig ist das Material (Wagen, Rollbockgrube) für eine Schauanlage restauriert bereitgestellt, eine Realisierung soll 2013 erfolgen.

Geschichte der Modellanlage

Im Jahr 1991 feierte die Schmalspurbahn von Nagold nach Altensteig ihren hundertsten Geburtstag – allerdings nur in der Erinnerung, denn die Bahn war bereits 1967 abgebaut worden. Dieses Jubiläum war der Anlass für eine Artikelserie in der lokalen Zeitung „Der Schwarzwälder Bote“. Im Wochenabstand erschienen Anekdoten, geschichtliche Notizen und Fotos zum unvergessenen Bähnle, das von den Anwohnern liebevoll „Das Altensteigerle“ oder „Rütschle“ genannt worden war. Denn wenn man im Schwäbischen etwas liebenswert findet, dann wird aus einer Bahn ein „Bähnle“ und aus einem Zug ein „Zügle“. Und „Rütschle“, weil es beim Anstieg zum Bahnhof Nagold immer ins Rutschen kam.

Es dauerte nicht lange, da trafen sich, aufgeweckt durch die Artikelserie, die ersten Eisenbahnfreunde im Nagolder Gasthaus „Zur Eisenbahn“, um Erinnerungen und Informationen zur alten Bahn auszutauschen. Wo die Lokomotiven und Wagen geblieben sind, wo die Strecke denn genau verlief und wie die Betriebsabläufe wohl waren – das waren die typischen Themen bei den Zusammenkünften. Aus Stuttgart stieß Gerhard Reule dazu, als ehemaliger Nagolder ein echter Altensteigerle-Spezialist. Seine Originalfilme feuerten das neu erwachte Interesse weiter an.

Eines Abends brachte ein Architekt aus Calw das fertig gebaute 1:87-Modell des Empfangsgebäudes von Altensteig mit, inklusive Güterschuppen und Lokremise. Spontan fiel an diesem Abend die Entscheidung: „Wir bauen den gesamten Bahnhof Altensteig im Modell nach!“ Nach kurzer Zeit waren

Zur Einstimmung zwei Impressionen von den authentischen Bauten an der Strecke: Links unten ein Wohnhaus mit Garten in Rohrdorf und rechts oben die Gartenwirtschaft „Waldhorn“ in Ebhausen.



Der Bahnhof Altensteig besaß ein typisch württembergisches Empfangsgebäude mit einem großen angrenzenden Schuppen. Links daneben lag das Dienstwohngebäude. Besondere Beachtung verdienen auch die beiden Normalspurstumpen samt Weiche und Rollbockanlage.

Holz in allen Facetten ist im Bahnhofsareal von Altensteig zu finden. Wenig verwunderlich, war doch die Holzabfuhr der Hauptgrund für den Bau der Schmalspurbahn.





Der zweite Lokschuppen in Altensteig war vergleichsweise winzig.

auch Lok- und Wagenmodelle zur Hand, bekanntlich hatte Bemo viele Jahre die original Altensteiger Dampflok nebst einigen Wagen im Programm. Die Diesellok V 29, die in den letzten Betriebsjahren auf der Strecke aktiv war, gab es von Panier. (Aktuell ist eine überarbeitete Neuauflage dieses Bausatzes in Vorbereitung!)

Nun wurden Originalpläne und Bauzeichnungen beschafft. Da der Altensteiger Stadtbaumeister Walter Köbele mit von der Partie war, ging es planerisch gleich mit großer Qualität an die Arbeit. Vor allem interessant waren die 30er-Jahre, weil das „Altensteigerle“ da die größten Gleisanlagen besaß.

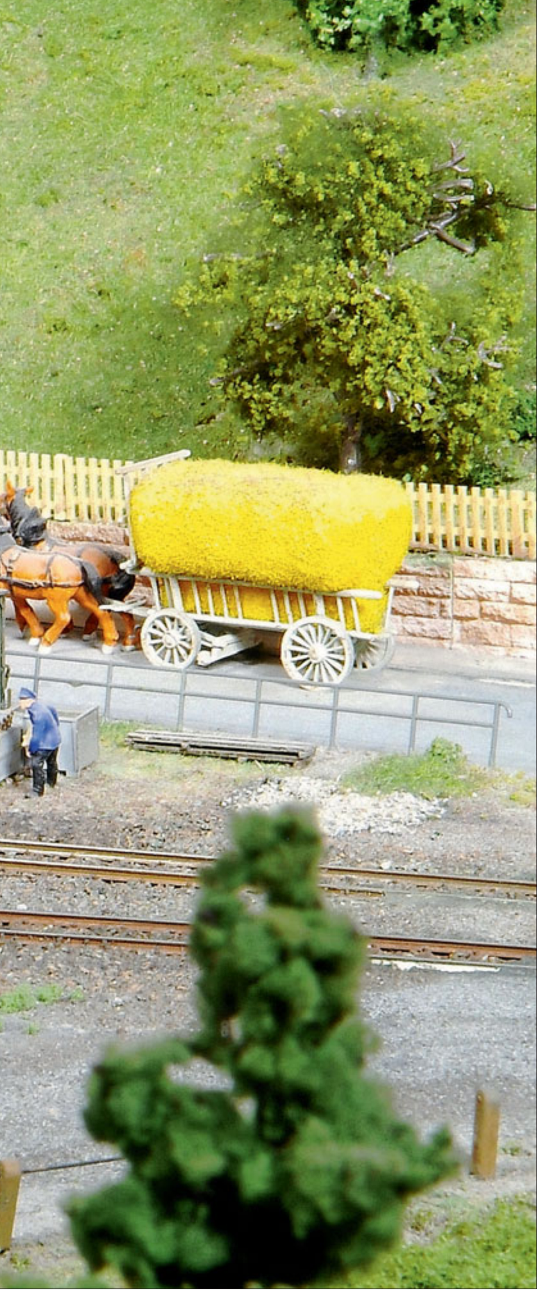
Bald war auch der Kontakt zum Museum im Alten Schloss in Altensteig geknüpft und eine große Ausstellung zum Thema „Das Altensteigerle“ war das erklärte Ziel. Parallel arbeitete Zeitungsredakteur Reinhard Schwarz zusammen mit Gerhard Reule am gleichnamigen Buch. Dieses Buch ist übrigens 2012 in der siebten Auflage erschienen. Mit jeder Auflage wurde das Buch erweitert und umfasst inzwischen rund 200 Seiten.

Die Ausstellung war ein Riesenerfolg, tausende Besucher bestaunten das wiedererstandene Bähnle, das eifrig im Altensteiger Bahnhofsgelände umher dampfte. Bald schon war klar: Wir bauen weiter! Und zwar mit dem gleichen Anspruch wie begonnen wurde, nämlich dem maßstäblichen und historischen Nachbau aller Anlagen und Gebäude – soweit es die Quellenlage ermöglicht. Die ändert sich übrigens



Das Sägewerk Theurer hatte in Altensteig ein eigenes Anschlussgleis.







Geleiten wir V 29 952 mit ihrem kurzen Güterzug aus Altensteig hinaus. Links fährt sie vorbei am großen Lokschuppen, wo soeben 99 193 auf ihre nächste Fahrt vorbereitet wird. Darunter passiert sie den landwirtschaftlichen Handel „Schneider“, der über ein eigenes Anschlussgleis verfügt.

Oben: Das Gleis führt dicht vorbei an einem Wohnhaus der Gerberei „Beck zum Anker“. Das flache Gebäude rechts beherbergt eine Kegelbahn.

Unten: Am Ortsausgang war ein weiterer Holzlagerplatz angelegt, wo ein Pferdefuhrwerk frisch geschlagene Stämme bringt. Nachdem der GmP das Einfahrtsignal hinter sich gelassen hat, entschwindet er in einer weiten Linkskurve unseren Blicken.





Zurück in Altensteig: 99 193 ist inzwischen dabei, einige Rangieraufgaben zu erledigen. Darüber erhebt sich die markante Villa Fetzer. Nachdem schließlich die Fuhre zusammengestellt ist, macht sie sich auf den Weg nach Nagold. Dabei passiert sie zunächst auch den Landhandel Schneider (unten) und dann den großen Komplex der Gerberei „Beck zum Anker" (rechts).





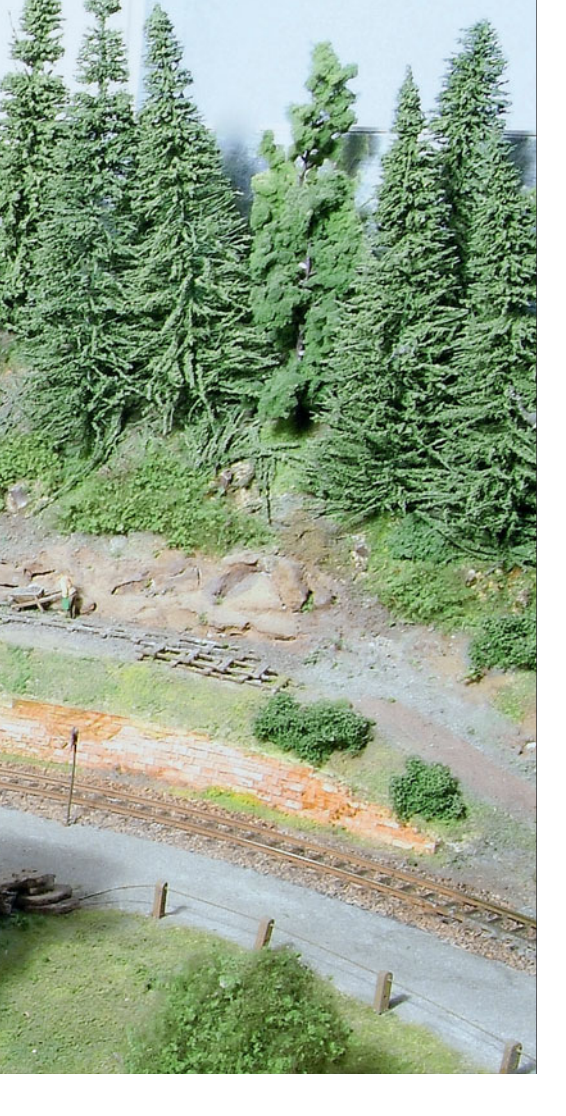


immer wieder, da gerade auch durch die zahlreichen Besucher neue Hinweise und Fotos auftauchen. Gibt es ein interessantes Motiv oder eine Korrektur, dann wird sie meist zeitnah im Modellbau umgesetzt.

Nach Altensteig folgte Berneck, dann Rohrdorf und Ebhausen, mitsamt den Fabrikanschlüssen sowie den charakteristischen Motiven, die das „Altensteigerle“ so unverwechselbar machen. Beispielhaft sei die enge Ortsdurchfahrt in Ebhausen genannt, die bei den Betrachtern immer wieder ungläubiges Kopfschütteln auslöst: „Da durfte aber keiner den Kopf zum Fenster rausstecken oder das Gartentörchen aufmachen!“ Letzterer Hinweis ist übrigens nicht aus der Luft gegriffen, denn so ähnlich lautete das Protestschreiben einer besorgten Anwohnerin beim Bau der Bahn.

Inzwischen ist die Modellanlage „Das Altensteigerle“ mit Unterstützung der Stadt Altensteig ins „Alte Rathaus“ um-

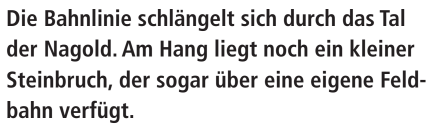






In Berneck steht ein O-Wagen mit Schwartbrettern bereit. 99 193 löst sich also vom Zug und rangiert zum Ladegleis. Nachdem der Wagen angekuppelt ist, geht es zurück ins Streckengleis (unten), von wo aus die Fahrt vorbei am einsam gelegenen EG weitergeht (ganz unten).





Die Bahnlinie schlängelt sich durch das Tal der Nagold. Am Hang liegt noch ein kleiner Steinbruch, der sogar über eine eigene Feldbahn verfügt.
Links unten: Wenig später trifft der Zug in Berneck am dortigen Holzverladeplatz ein.









Nach knapp 5 km Fahrt erreicht der Zug bei Streckenkilometer 8,52 den Ortseingang von Ebhausen (oben). Auf einer kleinen Brücke wird ein Rinnsal überquert (darunter).

Die Ortsdurchfahrt ist von besonderer Enge (links). Schon beim Bau der Bahnstrecke wurden Bedenken der Einwohner laut, dass man nicht mal mehr gefahrlos die Fensterläden öffnen könne …

Rechts oben: In Ebhausen begegnet uns die inzwischen von Nagold zurückkehrende V 29. Der Bahnhof hat immerhin ein drittes Gleis, sodass neben Zugkreuzungen auch Ladetätigkeiten stattfinden können.

Rechts: Nach der Kreuzung dampft 99 193 weiter und passiert dabei das sogenannte „Milchhäusle“.

gezogen und kann dort in ihrer bislang größten Ausdehnung besucht werden. Wobei längst nicht alles zu sehen ist, denn die „Interessengemeinschaft Altensteigerle“, inzwischen ein eingetragener Verein, ist baulich schon am Nagolder Bahnhof angekommen.

Die Anlage dürfte die größte öffentliche Schmalspurmodellanlage in Deutschland sein, die einem historischen Vorbild folgt. Wenn eines Tages der Nagolder Bahnhof in Betrieb geht, ist die komplette Strecke aufgebaut. Alle Bahnhofsanlagen sind maßstäblich, die Streckenabschnitte wurden natürlich verkürzt, geben aber typische Motive wieder.

Anlagenbau

Der Bau der Anlage wird von einem eher kleinen Team vorangebracht, während an den Betriebstagen zusätzliche andere Vereinsmitglieder und Interessierte aktiv werden. Für die einzelnen Bauabschnitte gibt es kompetente Zuständigkeiten, angefangen von der Planung bis hin zur landschaftlichen Ausgestaltung. Wichtig zu wissen, dass die gesamte Anlage weiterhin eine mobile Ausstellungsanlage ist, die in Teilabschnitten auch schon unterwegs war. Von vielen Streckenmodulen gibt



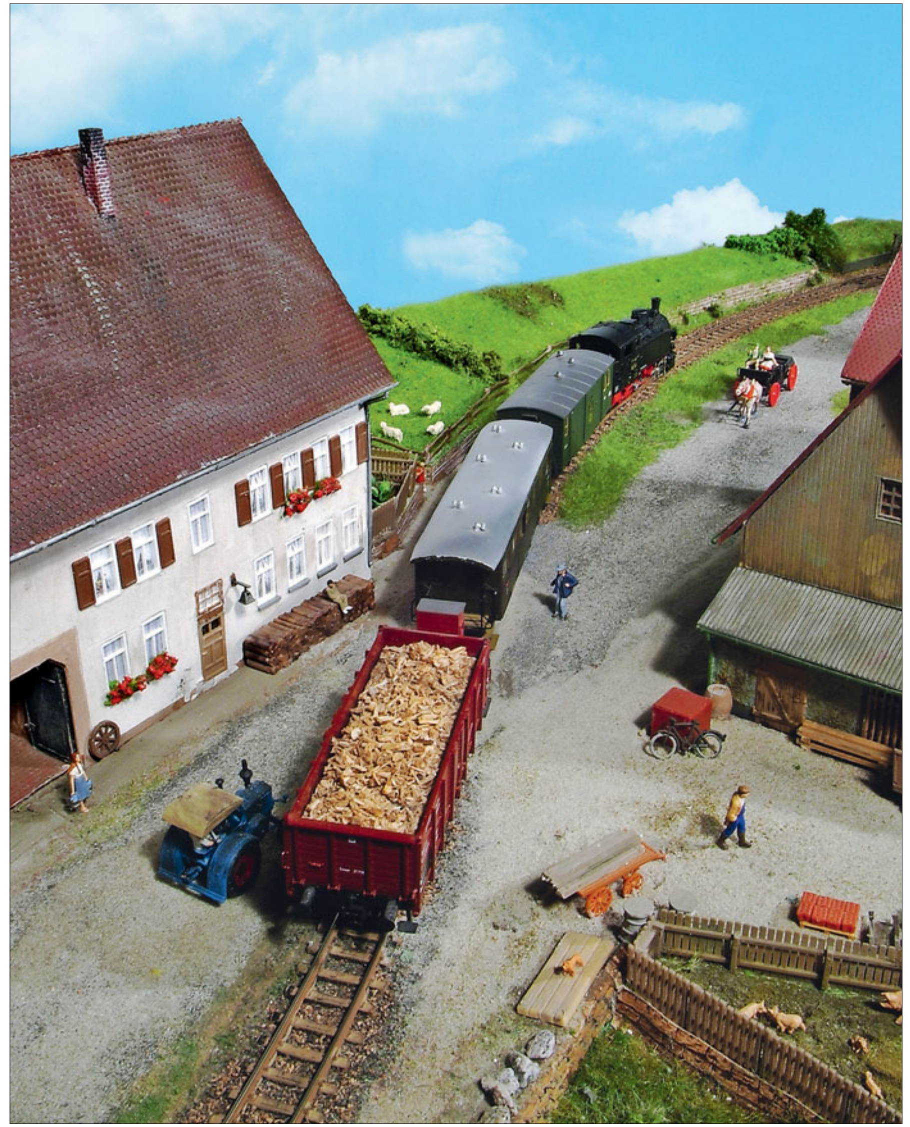






Nachdem der Dampfzug Abfahrt hatte, setzt sich auch V 29 952 wieder Richtung Altensteig in Bewegung (links). Im Vordergrund das WLZ-Lagergebäude. Hinter dem Gleis versteckt sich unter schattenspendenden Bäumen die Gartenwirtschaft „Waldhorn".

Linke Seite unten: Bleiben wir bei 99 193 und ihrem Zug. Am Ortsausgang von Ebhausen thront auf einem Hang ein Wohnhaus, das als Halbrelief den Hintergrund schmückt. Dann führt das Gleis quasi mitten über das Grundstück eines Bauernhofes. (Hoffentlich haben sich Mensch und Tier an das ständige Gebimmel der Lok gewöhnt!) Unmittelbar am Bauernhof ist im Vordergrund noch eine kleine Brücke über die Nagold zu erkennen.



Mit der Weiterfahrt nach Rohrdorf wechseln wir in die Epoche II und zugleich auf die nördliche Seite der Straße. Hier durchfährt der Reichsbahnzug ebenfalls den Bauernhof. Mit Ausnahme der Beschriftungen an den Fahrzeugen hat sich in zwei oder drei Jahrzehnten am ländlichen Idyll praktisch nichts geändert …

es alternative Versionen, um auf wechselnde Räumlichkeiten reagieren zu können. Die Streckenmodule haben jeweils eine Länge von einem Meter und eine Tiefe von 55 cm, um in ein Transportfahrzeug zu passen; die Modulfüße sind höhenverstellbar. Die Bahnhofsmodule sind deutlich größer.

Anlagenbau und Technik entsprechen gängigen Vorgehensweisen, seien aber dennoch kurz genannt. Nach der Sichtung von Originalplänen und Fotos sowie Gesprächen mit Streckenanwohnern und Eigentümern fällt die Entscheidung über den darzustellenden Streckenbereich. Eine erste Bauzeichnung wird angefertigt, die meist noch mehrfach überarbeitet wird.

Aus Sperrholz entsteht sodann der Unterbau. Die Gleistrasse wird der Fahrgeräusche wegen mit Kork unterfüttert, anschließend erfolgen Gleisbau und Elektrik. Wenn die Gleise liegen, wird eingeschottert und gemäß Plan eine Geländeform aus Holzspanten, Styrodur, Tuchbeschichtung und Gipsüberzug gebaut. Sobald einige zusammenhängende Module in dieser Form

Die Strecke verläuft nun ein kurzes Stück über Land, zwischen Ebhausen und Rohrdorf liegt nicht mal ein ganzer Kilometer. Betrachtet man die sonstigen Fortbewegungsmittel, wird deutlich, welchen enormen Fortschritt die kleine Bahn für die Bevölkerung bedeutete. Bemerkenswert: der am Zugschluss eingereihte Normalspurwagen auf Rollböcken.

fertig sind, darf der Landschaftsbauer und Ausgestalter ran. Dabei wird auf lebensnahe Gestaltung großer Wert gelegt, die Details zeigen viele Szenen des Lebens entlang der schmalspurigen Bahnstrecke – zur Freude der zahlreichen Besucher …

Die Häuser entstehen nach Originalplänen und Fotos in einer Mischbauweise aus Papier, Pappe und Kunststoffteilen zur Detaillierung. Auf der Anlage stehen rund 70 Originalgebäude, nach und nach sollen viele Gebäude noch verfeinert und optimiert werden.

Die Anlage wird digital nach DCC-Norm betrieben, die Schaltung der Weichen erfolgt analog über ortsnahe Pulte mit Kippschaltern. Die Firma Bemo gehört seit vielen Jahren zu den Unterstützern dieser Anlage. Im Ausstellungsbetrieb absolvieren die Lokmodelle übrigens echte Kilometer!

Streckenverlauf

Wie beim Vorbild beginnt die Zugfahrt in Altensteig, als eigentliche Endstation der betriebliche Mittelpunkt der Bahn.





Kurz vor Rohrdorf stützt eine große Bruchsteinmauer die Straße zur Nagold ab (oben). Bei der Einfahrt in den Bahnhof begegnet uns ein Automobil, das knatternd die Dorfstraße entlangfährt.
Rechts: Einige Reisende warten in Rohrdorf schon auf den Zug nach Nagold. Der Gepäckträger scheint es richtig eilig zu haben.



Im Lokschuppen haben die Loks unter Ruhefeuer übernachtet und Wasser gefasst. Die Bekohlung dagegen erfolgte übrigens immer in Nagold.

Der Altensteiger Bahnhof war, so sagt man, der größte Schmalspurbahnhof Württembergs. Das Bild wird geprägt vom großen Empfangsgebäude mit angebautem Güterschuppen, zwei Lokremisen sowie den umfangreichen Gleisanlagen für den Gütertransport – vornehmlich Holz – mit der Rollbockanlage und zwei Normalspurstumpen.

Direkt ans Bahnhofsgelände schließt in der Verlängerung das große Sägewerk Theurer an, einige Gleise führen ins Werksgelände. Die Ausdehnung der Bahnhofsanlagen ruft gerade bei den ortskundigen Besuchern immer wieder Erstaunen hervor – aber so war es tatsächlich.

Nun setzt sich der Zug am Empfangsgebäude in Bewegung. Am großen Lokschuppen entlang geht die Fahrt Richtung Ortsausgang Altensteig, vorbei an repräsentativen Häusern und der Sohlgerberei „Beck zum Anker“ Richtung Berneck. Die Bahn folgt der Landstraße nach Nagold.

Ausfahrt aus Rohrdorf. Das Pferdefuhrwerk muss warten, bis der Bahnübergang wieder frei ist.



Auch in Rohrdorf zuckelt der Zug mitten durch den Ortskern. Nur stellenweise hat die Bahntrasse ihr eigenes Planum. Der Traktorfahrer muss eben aufpassen!

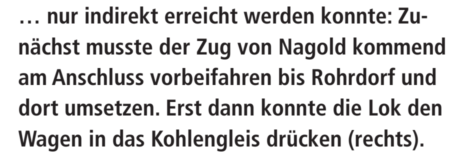


Zurück in der Epoche III. Vorbei geht es an der Tuchfabrik Reichert. Hier befindet sich ein Stauwehr für die Nagold. Die Fabrik verfügte wegen ihres großen Energiebedarfs über ein eigenes Kohlenladegleis, das …

Kurz vor der Bahnhofseinfahrt Berneck sieht man links einen kleinen Steinbruch mit Feldbahn. Es kann sich zwar niemand daran erinnern, aber ein Fotodokument beweist eindeutig die Existenz desselben.

Der Bahnhof Berneck liegt weit abseits der eigentlichen Ortschaft und wird vom riesigen Holzladeplatz geprägt. Dort sieht man auch eine kleine Szenerie mit Reisenden in einer Pferdekutsche – war doch Berneck ein beliebter Urlaubsort für Sommerfrischler, die mit der Kutsche am Bahnhof abgeholt wurden. In der Anfangsplanung der königlich-württembergischen Eisenbahn hatte Berneck nur ein Ladegleis, parallel zu diesem wurde das Bahnhofsgebäude gebaut und steht damit ungewöhnlicherweise schräg zum Streckenverlauf.





… nur indirekt erreicht werden konnte: Zunächst musste der Zug von Nagold kommend am Anschluss vorbeifahren bis Rohrdorf und dort umsetzen. Erst dann konnte die Lok den Wagen in das Kohlengleis drücken (rechts).

Weiter geht es immer entlang der Straße, vorbei an Waldstücken, Feldern und Apfelbaumwiesen in Richtung Ebhausen. Im Tal verlaufen Schmalspurbahn, Landstraße und der Fluss Nagold einträchtig nebeneinander. In Ebhausen wird zuerst die bereits erwähnte enge Ortsdurchfahrt passiert und schon ist der Zug im Bahnhof Ebhausen angekommen. Wie fast alle Bahnhofsgebäude der Strecke ist es im typischen schmucken württembergischen Baustil erbaut. Hier fanden die Zugkreuzungen statt, was auch im Modellbetrieb so ist. Zahlreiche Besucher sind von den liebevollen Detailausgestaltungen begeistert, denn entlang der Trasse gibt es viel zu entdecken. Unser Zug verlässt den Bahnhof und vorbei an dörflichen Bauernhöfen sowie der Tuchfabrik Schickhardt geht es nach Rohrdorf.







Die Ölfabrik August Reichert & Cie war ein größerer Industriekomplex, an dem die Strecke vorbeiführte. Die Bedienung erfolgte auch hier vom nahegelegenen Nagold aus: Güterwagen wurden direkt in den Anschluss gedrückt (unten).

Rohrdorf verfügte nur über ein Ausweichgleis, das als Ladegleis diente. Der Bahnhof lag direkt am Ortseingang und steht heute noch – natürlich ohne Gleise. Auch hier führt das Gleis mitten durch das Dorf, immer an der Dorfstraße entlang. Direkt am Gasthof Adler vorbei geht die Fahrt. Ob hier oder in Ebhausen, es soll öfters ein kühles Glas Bier bereitgestanden haben, so erzählt man sich. Fenster oder Türe auf und ein Bier herausgereicht – so einfach war das! Erlaubt war es sicher nicht, von daher ist es bestimmt nicht wahr.

Am Ortsende sieht man rechts die Tuchfabrik Rohrdorf, die über ein eigenes Anschlussgleis verfügte, das die Straße kreuzte. Auf diesem Gleis wurde übrigens nur Kohle für das Heizwerk angefahren, der Warenumschlag erfolgte auf dem Bahnhof Rohrdorf.

Entlang der Landstraße, vorbei an der kleinen Steigung „Hosenbändel", nähert sich der Zug allmählich Nagold. Aber vorher passieren wir noch den Gleisanschluss „Ölfabrik Reichert", landläufig „Ölmühle" genannt. Weit führt das Anschlussgleis in die Fabrikanlagen.

Kurz nach der „Ölmühle" endet momentan die Modellanlage. Auch wenn schon längst weiter gebaut wurde, setzt die Größe des Ausstellungsraumes hier Grenzen. Als Modul bereits vorbereitet ist der sogenannte Stadtbahnhof Nagold (eigentlich nur eine Haltestelle). Als Einzelstück zur Weihnachtsausstellung wurde das dann folgende Modul „Viadukt und Sägewerk Theurer" bereits der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Straßenviadukt mit 17 Bögen und das riesige Sägewerk Theurer mit umfangreichen eigenen Gleisanlagen und eige-











Auch der Fiddleyard, der zum Zeitpunkt der Fotoarbeiten den Endpunkt der Anlage bildete, ist gestaltet und dient hauptsächlich dem Umsetzen.



Rechts: Inzwischen sind die Bauarbeiten weiter vorangeschritten. Neben dem großen Viadukt von Nagold, das während der Zeit der Unvollendetheit dargestellt wurde (unten), gibt es nun auch den Gleisanschluss des Sägewerkes Theurer (rechts). Wer die Anlage besichtigen möchte, muss sich hoch über Altensteig in die Alttstadt begeben. Das Alte Rathaus ist erkennbar am Uhrenturm. *Fotos: A. Claus*

Unten zeigt uns Walter Köbele die Zeichnungen aktueller und vergangener Modularrangements sowie die Skizze des geplanten Bahnhofs Nagold.

ner Lokomotive sind natürlich attraktive Streckenthemen. Auf diesem Modul musste die IG Altensteigerle zum ersten Mal von der maßstäblichen Darstellung abweichen, zu groß sind die Dimensionen von Viadukt und ehemaligem Sägewerk. Kurz vor dem Sägewerksanschluss befand sich übrigens ein Ausweichgleis. Dort wurden die Wagen abgestellt, die für die Fahrt den Wolfsbuckel hoch zum Nagolder Bahnhof zu schwer waren. Die Lokomotive musste die abgestellten Wagen in einer zweiten Fuhre holen. Später, mit den starken Dampfloks 99 191-194, war dieses umständliche Manöver nicht mehr notwendig.

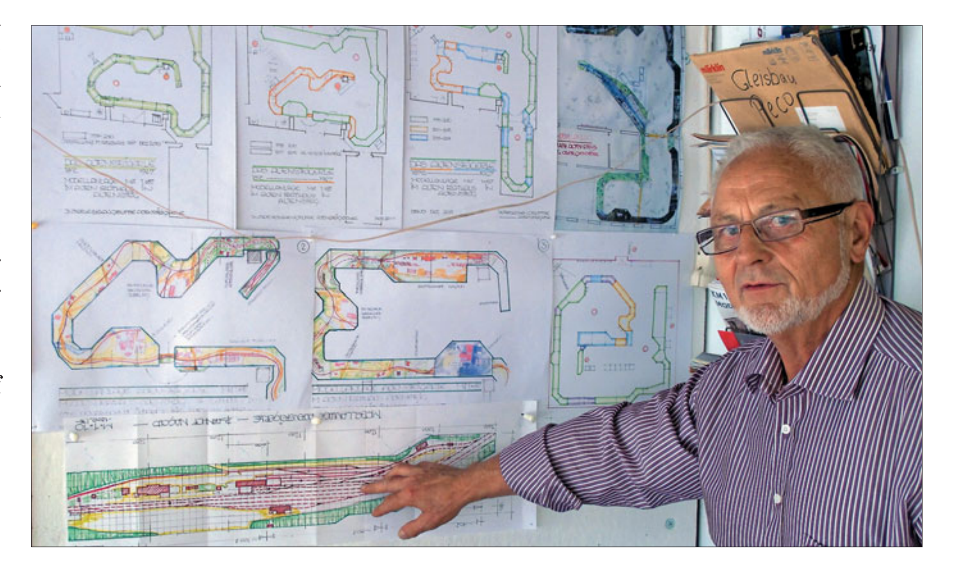
Der Nagolder Bahnhof ist im Bau, in großer Ausdehnung werden schon bald die Normalspurgleise, die Rollbockgrube und die weitläufigen Schmalspuranlagen zu sehen sein.



Erleben Sie das Altensteigerle auch im Film! Unter obigem QR-Code oder unter http://www.miba.de/download/altensteigerle.mp4 können Sie unseren Film abrufen.

Öffnungszeiten

Die Anlage ist immer am ersten Sonntag des Monats von 13-17 Uhr im Alten Rathaus in der sehenswerten Altensteiger Altstadt geöffnet. An Ostern und Weihnachten gibt es weitere Öffnungstermine. Sonderführungen für Gruppen sind möglich. Hinweis: Möglicherweise muss die Anlage 2013 wegen Rathaussanierung umziehen, ein neuer Standort ist noch nicht bekannt. Aktuelle Informationen sind auf unserer Homepage zu finden: www.DasAltensteigerle.de





Helmut und Joachim Lurz

Im Alter von etwa vier Jahren hob mich mein Vater in den Führerstand einer 64er, die damals die Strecke Bad Neustadt–Bischofsheim/Rhön bediente. Mir wurde alles gezeigt und ich nehme an, dass ich damit infiziert war. An irgendeinem Weihnachtsfest schenkte mir meine Großmutter eine Uhrwerkeisenbahn und mit vierzehn Jahren bekam ich einen Rokalzug mit zwei Schienenovalen und sechs Weichen. Als ich 26 Jahre alt war, kam mein Sohn zur Welt und an Weihnachten fuhr unterm Christbaum eine kleine Fleischmann-Bahn. Mit 5 Jahren bekam mein Sohn die erste Eisenbahnanlage mit vier Zügen. Er ging an Heilig Abend in das Zimmer, in dem die Anlage stand, und kam den ganzen Abend nicht mehr heraus. An dieser Anlage bauten wir bis zu seinem 14. Lebensjahr. Dann kam die große Pause. Mit 56 Jahren baute ich mir über zwei Räume eine reine Fahrstrecke mit zwei großen Schattenbahnhöfen. Infolge eines Umbaus entstand dann die dritte und letzte Anlage, die in diesem Heft vorgestellt wird. Mit ihr ist in meinem Sohn das Hobby neu erwacht. Sie ist technisch auch sein Werk und ihr Fuhrpark wird von ihm ständig erweitert. Die Modelle werden von ihm gepflegt und technisch aufgerüstet. An den Wochenenden machen wir beide zwei Stunden Fahrbetrieb.

Modelleisenbahnfreunde Köln

Die Modelleisenbahnfreunde Köln (MFK) wurden 1960 gegründet. Das Vereinsheim befand sich 42 Jahre im Dach eines Seitenflügels des Bahnhofs Köln-Deutz. Die seitens der DB gestellten Auflagen bzgl. des Denkmalschutzes zwangen zur Suche nach einem neuen Domizil, das in Form eines dem Verfall preisgegebenen DB-Gebäudes in Köln-Mülheim gefunden wurde. Nach einjährigem Umbau und großen Investitionen konnte mit dem Bau einer neuen Clubanlage begonnen werden. Das Ergebnis ist ein Abschnitt der Schwarzwaldbahn zwischen Hausach und Triberg. Seit 1984 nehmen die MFK an Ausstellungen teil, weshalb vor zwölf Jahren das Modellbau-Team Köln gegründet wurde. Hier sind die „Spezialisten“ der MFK zusammengezogen, um diverse Themen auf Ausstellungsanlagen zu präsentieren. Auch die Skandinavische Anlage soll unser „Können“ widerspiegeln und wurde in Zusammenarbeit mit der Firma NMJ gebaut. Von links: Michael Brock, Dirk Lauterbach, Hartmut Groll und Peter Holzem.

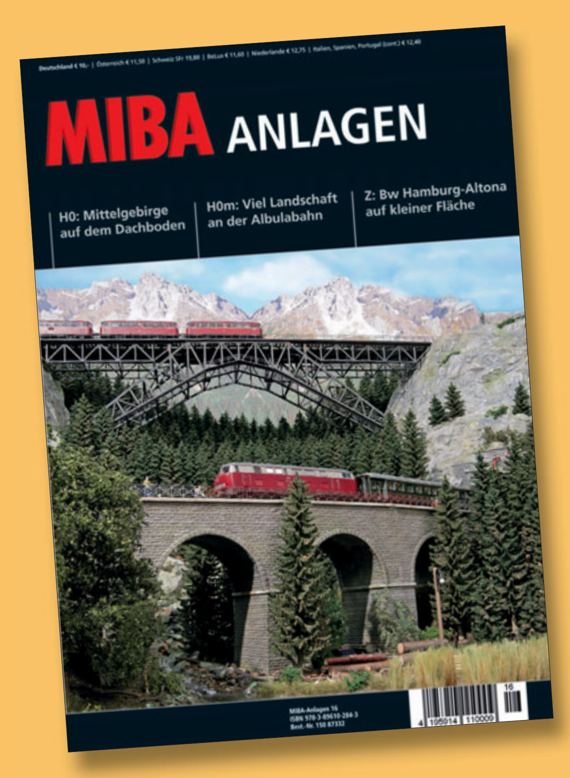




Interessengemeinschaft Altensteigerle e.V.

Die IG Altensteigerle e.V. – hier einige der Mitglieder: Adolf Wahl, Walter Köbele und Andreas Claus – ist streng genommen kein Eisenbahnverein. Vielmehr will man die Erinnerung an die schmalspurige Verbindung Nagold–Altensteig als Heimatpfleger aufrechterhalten. Seit Ende 2010 ist diese bislang größte Modellanlage des „Altensteigerles“ am neuen Standort im Alten Rathaus zu sehen, mit dem kompletten Altensteiger Bahnhof samt allen Bahnhöfen und Anschlüssen der Strecke bis kurz vor Nagold. 70 m Gleisstrecke, 40 m Fahrstrecke, rund 70 originalgetreue Häuser. Als nächstes ist das Modul „Bahnhof Nagold“ mit 8 m Länge (!) geplant. Danach sollen Gebäude, die bisher nur in Papier-/Kunststoff-Bauweise erstellt wurden, überarbeitet werden. Die Modellanlage „Das Altensteigerle“ ist stets am ersten Sonntag im Monat geöffnet. Fahrbetrieb von 13:00 bis 17:00 im Alten Rathaus (in der Altstadt), Paulusstraße, 72213 Altensteig. Weitere Öffnungszeiten unter www.DasAltensteigerle.de

Modellbahn in Perfektion



In dieser Ausgabe von MIBA-Anlagen stellt die MIBA-Redaktion drei weitere gestalterisch und betrieblich herausragende Anlagen in den Baugrößen H0, H0m und Z vor.

Robert Fischer lässt auf seiner großen H0-Anlage die beliebte Epoche III wieder aufleben. Doch nicht nur D-Züge rauschen hier über Paradestrecken, auch der Nebenbahnverkehr bietet genug Raum für Beschaulichkeit und abwechslungsreichen Betrieb – und das bei herausragender Detailgestaltung. Die Albulabahn hat es **Tom Wäfler** angetan. Er entführt uns in die grandiose Schweizer Bergwelt mit ihren modernen Zügen, Orten wie Thusis, Filisur, Muot, Preda und vielen Sehenswürdigkeiten rechts und links der Strecke. Filigranität ist das Zauberwort bei der Anlage von **Rainer Tielke**. Er nahm sich das Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona vor und baute es auf einer Fläche von nur 5,0 x 1,5 m nach – und zwar im Maßstab 1:220!

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
mit über 130 farbigen Abbildungen
Best.-Nr. 15087332 · € 10,–



MIBA-Anlagen 12

Drei weitere sehenswerte Anlagen in exzellenten Fotos: • Keilbahnhof auf kompakter Fläche mit überzeugender Landschaftsgestaltung • Fünf Bahnhöfe in Friesland in Baugröße N • Zeitgeschichte pur: Spur-1-Anlage am Grenzübergang Helmstedt–Marienborn

Best.-Nr. 150 87328 · € 10,–



MIBA-Anlagen 13

In kompromissloser Authentizität sehen Sie in diesem Heft die H0-Anlage: Bahnhof Weilburg an der Lahntalbahn mit echten Kleinoden • Nebenbahnhof in der Fränkischen Schweiz mit detaillierter Landschaft • N-Bahn nach dem Motto „Stadt – Land – Fluss".

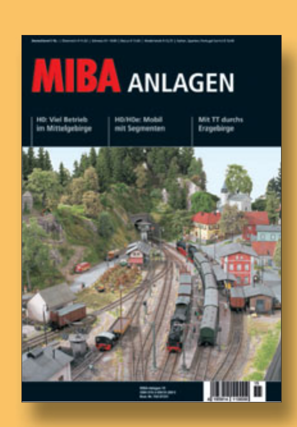
Best.-Nr. 150 87329 · € 10,–



MIBA-Anlagen 14

Drei ausgesucht schöne Anlagen wurden zu einer bildgewaltigen Sonderausgabe zusammengestellt: eine reizvolle Nebenbahn im Mittelgebirge im Maßstab 1:87, eine detaillierte N-Anlage mit dem Bahnhof Rheine Nord und die Brohltal-Bahn am Rhein in Meterspur.

Best.-Nr. 150 87330 · € 10,–



MIBA-Anlagen 15

Gezeigt werden drei gestalterisch und betrieblich herausragende Anlagen: eine technisch perfekte H0-Anlage in romantischer Landschaft, eine an sächsischen Vorbildern orientierte H0/H0e-Anlage und eine TT-Anlage mit zweigleisiger Hauptstrecke im Mittelgebirge.

Best.-Nr. 150 87331 · € 10,–

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 8-0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

